



L'éducation relative à la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale



Définitions - Enjeux - Partenaires - Bonnes pratiques

Sous la coordination de Barbara DECUPERE
Cellule Mobilité de l'Association de la Ville et
des Communes de Bruxelles-Capitale

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

« L'éducation des enfants et des adolescents d'aujourd'hui ne peut plus se contenter d'être la transmission de connaissances. Elle doit intégrer des notions relatives à la vie en société, à la santé, au respect de l'environnement, indispensables pour les générations futures. L'apprentissage de la sécurité routière trouve naturellement sa place dans cette nouvelle vision de l'école... » (Caroline De Cock)

Sommaire

Préface.....	4
1. Préambule.....	5
1.1. Contexte : les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale.....	5
1.2. Un cahier du Moniteur de la Mobilité sur l'éducation relative à la sécurité routière... pourquoi ?.	6
2. Les enjeux de l'éducation relative à la sécurité routière.....	7
2.1. L'approche de l'éducation relative à la sécurité routière.....	7
2.1.1. La sécurité routière dans le programme de l'enseignement néerlandophone.....	7
2.1.2. La sécurité routière dans le programme de l'enseignement francophone.....	10
2.2. Les acteurs de l'éducation relative à la sécurité routière.....	13
2.2.1. Les institutions actives dans le domaine de la sécurité routière.....	13
2.2.2. Les pouvoirs organisateurs.....	16
2.2.3. Les associations actives dans le domaine de la sécurité routière.....	19
2.2.4. Les zones de police.....	22
2.2.5. Les échevinats et services de l'enseignement.....	24
2.2.6. Les conseillers en mobilité commune par commune.....	28
2.2.7. L'accueil extrascolaire et les services de prévention, commune par commune.....	28
2.3. Sources de financement et supports d'aide ou d'accompagnement pour les projets ayant comme objectif d'améliorer la sécurité routière	33
2.3.1. Région de Bruxelles-Capitale.....	33
2.3.2. Région Wallonne.....	34
2.3.3. Région Flamande.....	35
2.3.4. Divers.....	37
2.4. Enquête relative à l'éducation relative à la sécurité routière - les principaux résultats.....	38
3. Les bonnes pratiques de l'éducation relative à la sécurité routière.....	41
3.1. Répertoire des bonnes pratiques.....	41
4. Quel avenir pour les plans de déplacements scolaires en Région de Bruxelles-Capitale ?.	75
5. Outils de référence et répertoire Internet.....	77
5.1. Outils de référence	77
5.2. Sites Internet belges et étrangers	77
Remerciements	78
Annexes	
Résultats de l'enquête écoles 2004	

Préface

Les enfants d'aujourd'hui sont les adultes de demain...

Si vous demandez à un enfant l'image qu'il garde de Bruxelles, il répondra sans doute: « Plein d'autos ! » Si l'on veut faire de Bruxelles une ville à nouveau viable et plus sûre, il faut à tout prix diminuer la dépendance à la sacro-sainte voiture et rendre la ville à ses habitants.

Bien entendu, la sécurité routière a un grand rôle à jouer dans cela. Pour ce faire, il est nécessaire de réaliser un aménagement urbain différent, d'éliminer les points noirs, de renforcer la sécurité des voiries, d'effectuer plus de contrôles sur les routes ou encore d'améliorer la qualité des transports en commun.

Mais ce n'est pas tout. Je viens d'évoquer les points noirs dont nous voulons nous débarrasser. Or, le plus gros point noir existant se situe encore et toujours dans la tête des automobilistes. C'est à ce niveau-là que l'éducation (à la sécurité) routière peut vraiment faire la différence. Il faut donc non seulement éduquer les enfants (les adultes de demain) mais aussi (ré)éduquer les adultes (les parents d'aujourd'hui).

Les plans de déplacements scolaires, que j'entends bien généraliser en Région bruxelloise, sont un bon exemple à suivre. Mais ils ne porteront leurs fruits que si tous, à savoir élèves, parents, enseignants et autorités, participent activement à leur élaboration.

Afin de donner un coup de pouce à toutes les initiatives prises dans la Région en matière d'éducation (à la sécurité) routière, j'ai demandé à l'Association de la Ville et des Communes de publier ce 'Cahier du Moniteur de la Mobilité'. Celui-ci offre un aperçu de toutes les actions menées dans le cadre de la sécurité routière et qui sont autant d'exemples et d'idées à suivre et à appliquer sur l'ensemble du territoire. J'espère qu'elles seront pour vous source d'inspiration car je compte sur vous également pour faire de Bruxelles une ville plus sûre et plus conviviale.



Pascal SMET

**Ministre de la Mobilité, des Travaux
publics et des Taxis**

1. Préambule

1.1. Contexte : les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale

L'année 2001 voit le gouvernement fédéral belge organiser des États Généraux de la sécurité routière et l'Union européenne rédiger un livre blanc : «La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix¹». Cet ouvrage reprend un ensemble de mesures visant les mêmes objectifs et où les pays membres s'engagent à diminuer de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2010.

La Région de Bruxelles-Capitale qui connaît, elle aussi, son lot d'accidents de la route, organise le 25 novembre 2003 ses « États Généraux de la Sécurité Routière de la Région de Bruxelles Capitale » (EGSRBC). L'objectif est le même qu'aux niveaux européen et fédéral, mais sur base du concept « Vision 0 », avec une approche graduelle déterminée comme suit :

- **33% de décédés 30 jours et blessés graves pour 2006**
- **50% de décédés 30 jours et blessés graves pour 2010**

Il faut remarquer que les données de référence de ces calculs sont les données moyennes de 1998, 1999 et 2000. En terme de chiffres absolus, l'objectif de 2006 est de ne pas dépasser 29 décédés et 133 blessés graves ; celui de 2010 est de 22 morts et 100 blessés graves.

Les usagers faibles doivent, selon la Région de Bruxelles-Capitale, être au centre de la politique de sécurité routière.

Lors de la rencontre du 25 novembre 2003, trois groupes d'experts issus de l'administration régionale, des communes, de la police et de plusieurs associations ont travaillé sur les trois grands thèmes que la Région privilégie dans le cadre de ses actions :

1. le contrôle-sanction et la prévention technique



2. l'infrastructure et l'aménagement
3. la sensibilisation et l'éducation.

Afin de satisfaire aux recommandations du troisième thème 'Information, sensibilisation et formation', l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale et l'Administration des Équipements et de la Politique des Déplacements (AED) ont, au cours de l'année 2004, élaboré un questionnaire à l'attention des établissements scolaires bruxellois, tous réseaux confondus. Les résultats de cette enquête ont été présentés fin novembre 2004 lors de 2 tables rondes réunissant les principaux acteurs en matière d'éducation à la sécurité routière, l'une des décideurs, l'autre des associations travaillant sur le terrain afin de susciter le débat.

Les conclusions de celui-ci mentionneront que des actions locales et ponctuelles

intéressantes existent, mais qu'il n'y a pas de suivi, pas de structure permanente, pas de vision à long terme et pas assez de communication entre les différents acteurs.

A partir de cette constatation, la Région a constitué fin 2004, une cellule de « sécurité routière » au sein de laquelle 3 personnes travaillent sur les 3 grands thèmes des États Généraux.

L'objectif de cette cellule pour le thème « sensibilisation et éducation » est clair. Elle a pour tâche depuis le début 2005, de gérer les subsides, de diffuser l'information, de soutenir et d'harmoniser le travail de 6 commissions locales de coordination, une par zone de police. En travaillant par zone de

Trois grands thèmes privilégiés par la Région dans le cadre de ses actions en matière de sécurité routière

1. le contrôle-sanction et la prévention technique,
2. l'infrastructure et l'aménagement,
3. la sensibilisation et l'éducation.

police, elle couvre un territoire plus important, ce qui a déjà permis de tenir plusieurs réunions par commission au cours de l'année 2005. Comme les zones de police couvrent l'intégralité du territoire de leur zone pour le thème de la sécurité routière, une vue globale se dégage du travail réalisé.

Ces commissions sont composées de membres de la cellule sécurité routière de la Région, d'un représentant du Cabinet de la mobilité, d'un représentant de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), des représentants de la zone de police (service prévention), des conseillers en mobilité, des fonctionnaires communaux du service Enseignement, du service d'agents de prévention et de sécurité et enfin du service Extrascolaire de l'Enfance.

Le rôle de ces commissions est de faire l'inventaire des

Divers articles et documents reprennent l'ensemble des recommandations et mesures concrètes énoncées lors des conclusions. Vous pouvez les consulter sur www.avcb-vsqb.be > Cellule Mobilité > réglementation et www.securiteroutiere.irisnet.be

actions existantes, de coordonner les initiatives en concertation avec tous les acteurs concernés, de façon à harmoniser les services offerts et enfin de traiter les demandes de formation. La transversalité de ces réunions apportent beaucoup car bien souvent - et nous l'avons constaté à chacune des réunions - les services ignorent ce que les autres entreprennent.

Cette structure et ce type de fonctionnement permettent à la Région de bénéficier d'une vue d'ensemble de la situation bruxelloise, de travailler plus efficacement et dans une optique de long terme et

de permettre un même accès à l'information et aux outils pour les enfants de chaque réseau d'enseignement ou régime linguistique, tout en respectant les spécificités et orientations de chaque commission.

1.2. Un cahier du Moniteur de la Mobilité sur l'éducation relative à la sécurité routière... pourquoi ?

Afin de mettre en valeur les informations jointes par les écoles au questionnaire d'enquête relatif à l'apprentissage de la sécurité routière et de travailler dans l'optique du troisième thème développé lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière (sensibilisation et éducation) en parallèle avec les commissions locales de coordination, un cahier de la mobilité relatif à ce thème a été rédigé.

En outre, l'enquête ayant mentionné qu'une grande majorité du personnel enseignant ainsi que les écoliers et élèves réclament qu'il y ait des activités axées sur l'éducation à la sécurité routière (SR), cet ouvrage rencontra également cet objectif.

Ce cahier est un recueil de bonnes pratiques développées par les écoles, les associations, les zones de police et certains services communaux sans que cela nécessite de grands moyens financiers ni humains. Certaines fiches reprennent aussi des expériences non bruxelloises.

Dans un premier temps, nous pensions uniquement reprendre les activités organisées par certaines écoles, mais les commissions de coordination nous ayant permis de découvrir beaucoup d'autres initiatives dans ce domaine, nous souhaitions également les faire connaître.

Celles-ci ont fait ressortir toute l'importance de travailler avec tous les acteurs concernés. Les réunions transversales entre services ont fait entrevoir toutes les possibilités qu'il y aurait de travailler en synergie, de façon à

optimiser et pérenniser les résultats. Beaucoup d'écoles où perdurent des expériences réussies l'ont bien compris. La complémentarité des acteurs est le garant de cette réussite, chacun apportant sa vision des choses et son expérience.

Bien sûr cet ouvrage n'est nullement exhaustif, il ne donne qu'un aperçu de ce qu'il est possible de réaliser. Nous n'avons repris que certaines actions qui nous paraissaient intéressantes à répercuter ainsi que la façon dont elles ont été mises en place.

Toujours dans le même souci de tirer un maximum d'information du dépouillement de l'enquête, une base de données 'activités SR' a été créée. Au fil des mois, celle-ci s'est étoffée de renseignements supplémentaires grâce entre autres aux commissions locales de coordination. Elle servira de support d'information aux écoles, associations, zones de police et services concernés.

Les fiches méthodologiques ont pour objectif :

- O l'identification, la valorisation et l'analyse de bonnes pratiques ;
- O la diffusion de celles-ci de façon à favoriser les échanges d'information et inciter de nouvelles initiatives.

Plusieurs activités sécurité routière de communes et écoles financées dans le cadre d'un appel à projets réalisé lors de la Semaine de la Mobilité 2005, ont fait l'objet d'un reportage. Un DVD regroupe l'ensemble des reportages et s'inscrit en parfaite complémentarité avec l'objectif poursuivi par ce Cahier puisqu'il propose une illustration pratique et animée des actions menées. Ce DVD est disponible sur demande auprès de la cellule Sécurité Routière de l'AED (www.securiteroutiere.irisnet.be).

2. Les enjeux de l'éducation relative à la sécurité routière

2.1. L'approche de l'éducation relative à la sécurité routière

L'école a comme rôle principal, l'enseignement des connaissances, mais elle contribue aussi pour une part importante à l'apprentissage plus fondamental de la vie en société.

Elle intervient dans la mise en place des bases indispensables pour évoluer, grandir, devenir autonome et faire de l'enfant un adulte accompli et responsable dans tous les sens du terme.

L'enfant dans l'apprentissage de son indépendance doit aussi avoir une bonne connaissance de sa sécurité. Apprendre à se protéger est un des piliers fondamentaux pour l'être humain. C'est là qu'interviennent le parent mais aussi l'école car ils ont un rôle à jouer dans ce processus de protection, d'évitement des dangers, de connaissance des bons réflexes. La formation à la sécurité routière en représente évidemment un aspect important.

Ce double rôle, beaucoup d'établissements scolaires l'ont déjà bien compris et n'ont pas attendu l'obligation d'étudier ces notions pour les intégrer spontanément dans leur enseignement.

Dans ce qui suit nous faisons le point sur le thème de la sécurité routière comme discipline incorporée dans les socles de compétences des réseaux scolaires néerlandophone et francophone.

2.1.1. La sécurité routière dans le programme de l'enseignement néerlandophone

1. L'éducation à la circulation et à la mobilité en maternelle et en primaire

Les parents sont souvent les premiers éducateurs au niveau de la sécurité routière. Ils décident de quelle façon leurs enfants se déplacent. Déjà en bas âge, les enfants participent à la circulation. Le chemin de l'école est un de leurs déplacements les plus fréquents.

L'enseignement a aussi tout intérêt à **commencer le plus tôt possible l'éducation à la mobilité**. Via l'éducation, la sensibilisation et l'information, l'école peut jouer un rôle important dans l'éducation routière des enfants.

De la classe, en passant par la cour pour aller vers la rue !

L'éducation à la circulation et à la mobilité (ECM) est beaucoup plus qu'un cours de circulation traditionnel. Elle représente une **approche plus pratique**. La circulation devient de plus en plus complexe, intense et rapide. Pour les enfants, la participation à la circulation est surtout une question de sécurité physique, quelque chose qu'ils n'apprennent pas sur les bancs de l'école, mais sur la voie publique.

C'est pourquoi l'éducation à la circulation se fait dans la classe, dans la cour de récréation et dans la rue. On n'apprend pas seulement la théorie, mais également des comportements et des compétences relatives à l'autonomie, la survie et les comportements socialement responsables.

Vers un plan de déplacements scolaires

L'ECM ne s'apprend pas du jour au lendemain. Apprendre à se promener et à faire du vélo sur la voie publique, porter la ceinture de sécurité, apprendre à se déplacer en transports en commun font partie **d'un processus d'apprentissage continu**. Chaque année, l'ECM doit être traitée dans la classe ou au niveau de l'école. Cela n'implique pas uniquement l'école et les élèves. Les parents, le quartier, la

police et la commune sont des partenaires précieux. L'école peut élaborer un plan de déplacement scolaire pour mieux accompagner ce processus continu. L'élaboration d'une base de données concernant les déplacements des élèves et des enseignants, la connaissance des principaux goulots d'étranglement aux abords de l'école sont des éléments importants qui permettent de fixer des priorités et de formuler des objectifs précis.

L'école dans **son plan d'actions** peut signaler quelles initiatives elle prendra à court ou moyen terme. Par exemple la planification des actions **infrastructurelles** (réaménagement des abords de l'école) ou **l'organisation des déplacements** (mise sur pied de rangs scolaires à vélo). Les actions d'ECM s'intègrent également dans le plan d'actions. Ainsi, l'école peut **sensibiliser** (une action d'épargne scolaire, une action contre le stationnement illicite), **éduquer**

L'éducation à la circulation et à la mobilité est décrit dans les objectifs scolaires et de développement en Communauté flamande

(ateliers d'utilisation du vélo, élaboration d'un itinéraire de circulation éducatif) et **informer** (rédiger une fiche d'accessibilité, organiser une soirée d'information pour les parents, un recyclage pour les enseignants).

Le plan d'actions intègre également les actions développées les années précédentes. Ceci est important pour l'évaluation et permet à l'école de reprendre les actions réussies, de les perfectionner et d'aborder d'autres thèmes.

De plus, il est important d'**accorder les différents actions**. Quelques exemples : les adaptations infrastructurelles telles qu'une zone 'kiss and ride' s'accompagnent d'une sensibilisation sur le stationnement illicite. Une école où beaucoup de parents viennent en voiture a un grand potentiel pour le covoiturage. Combiner des ateliers d'utilisation du vélo avec une soirée d'information 'à l'école à vélo' et l'organisation des rangs scolaires à vélo.

Les objectifs de développement et les objectifs scolaires en Communauté flamande

Les enseignants sont obligés d'intégrer l'éducation à la circulation et à la mobilité dans leur cours. Ceci est

Objectifs scolaires

6.12 Les élèves peuvent localiser des situations de circulation dangereuses aux abords de l'école.

6.13 Les élèves disposent d'une vitesse de réaction, d'un équilibre et d'une coordination adéquate. Ils connaissent le code de la route pour les cyclistes, afin de pouvoir se déplacer de façon indépendante et sûre par un itinéraire connu.

6.14 Dans leur comportement, les élèves se montrent prêts à tenir compte des autres usagers de la route.

6.15 Les élèves connaissent les conséquences principales de l'utilisation croissante de voitures et peuvent comparer les (dés)avantages des alternatives éventuelles.

6.16 Les élèves peuvent jalonner un itinéraire simple en utilisant les transports en commun.

Les 3 objectifs de développement au niveau de l'éducation à la circulation et à la mobilité de l'enseignement maternel sont les suivants:

6.10 Dans leur environnement, les enfants reconnaissent les endroits où ils (ne) peuvent (pas) jouer en toute sécurité.

Exemple: sur le terrain de jeu ou dans les bois, c'est amusant et sûr, tandis que dans la rue, c'est dangereux.

6.11 Les enfants comprennent que la circulation implique des risques.

Exemple: dans des situations de circulation aux abords de l'école, les enfants montrent qu'ils font attention à leur propre sécurité et à celle des autres (pas de réactions brusques, rester en groupe,...)

6.12 Les enfants peuvent, sous accompagnement, appliquer les règles élémentaires du code de la route.

Exemple: s'arrêter au feu, traverser la rue en toute sécurité, descendre de la voiture côté trottoir et rester sur le trottoir³.

décrit dans les objectifs scolaires et de développement.

Il est dès lors très important d'enseigner à nos enfants comment ils peuvent se déplacer en toute sécurité. Il faut commencer très jeune, **dès l'école maternelle**. Les **objectifs de développement** de l'école maternelle décrivent les compétences et les connaissances de base sur la circulation et la mobilité (voir encadré ci-dessus).

L'éducation à la circulation commence chez les plus petits, mais doit continuer avec autant de zèle **dans l'enseignement primaire**. Dans ce groupe d'âge, l'éducation à la circulation et à la mobilité doit faire **un double mouvement de rattrapage:**

A) De la classe à la rue

Il est important d'apprendre à se promener et à faire du vélo dans la rue! L'éducation à la circulation se

fait également dans la cour et dans la rue: on enseigne non seulement des connaissances, mais également des comportements et des compétences concernant l'autonomie, la survie et les comportements socialement responsables (agression).

B) Vers une mobilité consciemment choisie

Les enfants sont extrêmement sensibles à l'aspect 'environnement' et à côté de l'éducation à la circulation, l'éducation à la mobilité est également prioritaire. Quel mode de déplacement est-ce que moi, mes parents et la société choisissons ? Pourquoi ? Quelles sont les conséquences ? Que pouvons-nous faire ?

Les objectifs scolaires

A côté des parents, les enseignants contribuent également à l'éducation (à la circulation) de l'enfant. C'est pourquoi les enseignants doivent intégrer l'éducation à la circulation et à la mobilité dans leurs cours. Les **objectifs scolaires** poursuivis sont décrits dans le tableau ci-contre.

2. L'éducation à la circulation et à la mobilité en secondaire

Dans l'enseignement secondaire, l'éducation à la circulation et à la mobilité n'ont pas la même importance que dans l'enseignement primaire. Beaucoup de jeunes n'entrent à nouveau en contact avec l'éducation à la circulation que lorsqu'ils veulent obtenir leur permis de conduire théorique pour la mobylette ou la voiture.

« Dans l'enseignement secondaire, l'éducation à la circulation doit partir de la réalité des jeunes. Pour cette raison, la sécurité routière est de plus en plus liée au **contexte de mobilité plus large** ».

interdisciplinaires de la circulation et de la mobilité, en janvier 2002, est une première initiative pour faire disparaître cette tâche aveugle dans l'éducation des participants à la circulation. Et c'était nécessaire!

Les jeunes, âgés de plus de 12

ans, deviennent des **participants très actifs à la circulation**. Ils

doivent se déplacer plus loin pour aller à l'école, ont une vie sociale chargée qui implique de nombreux déplacements. Les jeunes utilisent également de nouveaux modes de déplacement comme la mobylette, les transports en commun et enfin la voiture.

Dans l'enseignement secondaire, l'éducation à la circulation doit partir de la réalité des jeunes. Pour cette raison, la sécurité routière est de plus en plus liée au **contexte de mobilité plus large**. Quels sont les défis de la mobilité croissante et quelles solutions pouvons-nous proposer ?

L'intégration des objectifs scolaires

ans, deviennent des **participants très actifs à la circulation**. Ils

Tableau schématique

Réseaux d'enseignement	Niveaux d'enseignement	Objectifs	Education à la circulation et à la mobilité
1) <i>Enseignement officiel</i>	Enseignement maternel	Objectifs de développement	6. Orientation / Eveil: 6.10, 6.11 & 6.12
	Enseignement primaire	Objectifs scolaires	6. Orientation / Eveil: 6.12, 6.13, 6.14, 6.15 & 6.16
2) <i>Enseignement libre subventionné</i>	Enseignement spécial	Sélection objectifs de développement, objectifs scolaires pour un élève individuel ou pour un groupe d'élèves	5. Espace: 155 à 166 (Circulation et mobilité)
	Enseignement secondaire: général, technique, artistique, professionnel	Objectifs scolaires par matière ou transversaux	Objectifs scolaires transversaux

Pour plus d'information: www.ond.vlaanderen.be - www.milieuzorgopschool.be - www.mobilie.be

2.1.2. La sécurité routière dans le programme de l'enseignement francophone

« Le thème de la sécurité routière n'est pas repris en tant que tel, comme discipline dans le socle des compétences de la Communauté française. Par contre, dans toutes les disciplines définies dans le socle, il y a au moins une référence à une compétence qui peut concerner la sécurité routière »

(...) Dans le **décret « Missions de l'enseignement »** de 1997 il est stipulé (article 73) que l'on peut faire de l'éducation relative à l'environnement au sein du projet de l'établissement. Ce décret mission définit les missions prioritaires de l'enseignement.

Le **socle des compétences du Ministère de la Communauté française** (enseignement fondamental et premier degré de l'enseignement secondaire) est un référentiel approuvé par le Parlement de la Communauté française. Il définit les compétences de base pour tous les réseaux, pour toutes les écoles, pour toutes les classes. Il constitue un tronc commun que chaque pouvoir organisateur doit au minimum respecter dans l'élaboration de son programme.

Le thème de la sécurité routière n'est pas repris en tant que tel, comme discipline dans le socle des compétences de la Communauté française. Par contre, dans toutes les disciplines définies dans le socle, il y a au moins une référence à une compétence qui peut concerner la sécurité routière (que ce soit l'éducation physique pour les aptitudes au déplacement, l'éveil

pour la lecture d'une carte, etc...).

Donc, les professeurs ne doivent pas aborder le thème de la sécurité routière en maternelle, primaire et secondaire, mais ils le peuvent car le thème de la sécurité routière touche quasiment toutes les disciplines.

Les **programmes** définissent les méthodes les plus adéquates pour atteindre les compétences définies dans les socles. Les programmes sont de la compétence des pouvoirs organisateurs mais doivent être reconnus par le Ministère de la Communauté française. Il y a en pratique un programme par réseau.

Les programmes des 4 réseaux sont considérés dans ce texte :

L'enseignement organisé et financé par la Communauté française :

- L'enseignement de la Communauté française.
- L'enseignement officiel communal (programme du CECP)

L'enseignement organisé par un pouvoir organisateur et subventionné par la Communauté française :

- L'enseignement libre confessionnel (Programme intégré adapté aux Socles de Compétences – SeGEC)
- L'enseignement libre non confessionnel (FELSI). Le projet éducatif de la FELSI est celui des établissements d'enseignement libre subventionné non confessionnel qui s'engagent à poursuivre simultanément et sans hiérarchie, les objectifs généraux des diverses formes de l'enseignement en communauté française.

L'EVEIL

Uniquement extraits d'un seul des programmes, ils sont assez similaires.

L'enseignement de la **Communauté française : socles de compétences**

Principes généraux : éveil et formation par l'histoire et la géographie

Les élèves prennent conscience des problèmes de société et d'environnement. Ces disciplines visent la construction de repères spatiaux, temporels et sociaux et sensibilisent les élèves à leur responsabilité de citoyen.

Les compétences visées de ces 2 disciplines invitent les élèves à développer leur esprit critique.

1. Rechercher de l'information (lire un plan, une carte, un graphique, utiliser un atlas...)

2. Structurer les résultats et communiquer (construire un graphique, produire un écrit)

3. Agir et réagir (faire preuve d'esprit critique, prendre un engagement,...)

4. Utiliser des repères de temps

5. Spécifique à la formation géographique :

a/ utiliser des repères spatiaux (tout d'abord des repères fixes proches comme la maison et l'école et ensuite des repères spatiaux sur une carte de Belgique, Europe,...),

b/ utiliser des représentations spatiales pour se déplacer et se situer (plan, cartes, planisphères), s'orienter

c/ localiser un lieu, un espace (situation par rapport à soi et à des repères ou les points cardinaux)

EDUCATION PHYSIQUE

Au niveau des socles et des programmes, le cours d'éducation physique permet de réaliser la partie pratique de l'apprentissage du vélo, de la marche à pieds et l'acquisition des règles de sécurité routière dans le cadre scolaire.

<p>L'enseignement de la Communauté française : socles de compétences</p>	<p>Compétences à développer dans les 3 champs de l'éducation physique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Habiletés gestuelles et motrices <ul style="list-style-type: none"> • maîtriser les mouvements de déplacement, • coordonner ses mouvements, • se repérer dans l'espace • adapter ses mouvements à une action 2. Condition physique 3. Coopération socio motrice <ul style="list-style-type: none"> • Respecter les règles dans l'intérêt du groupe • Agir collectivement dans une réalisation commune
<p>L'enseignement officiel communal (programme du CECP) :</p> <p>Le développement corporel</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vivre un corps qui soit disponible pour remplir efficacement les grandes fonctions de la motricité : <ul style="list-style-type: none"> • Orienter son corps et se déplacer pour agir efficacement (ex : marche à pieds, vélo,...) • Se protéger efficacement (ex : organiser un parcours d'audace, ou d'obstacles mobiles, circuits à vélo) • Intervenir efficacement pour construire la réalité matérielle 2. S'initier à la culture du mouvement <ul style="list-style-type: none"> • Construire des habitudes d'activités physiques et sportives régulières pour toute la vie (ex : randonnées) • Etre activement responsable de son intégrité physique et de son bien être (exemple : pratique de circuits de sécurité routière en vue de prévenir les risques de la route).
<p>L'enseignement libre confessionnel (Programme intégré adapté aux Socles de Compétences – SeGEC</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1/ Acquérir des habiletés perceptivo motrices 2/ Développer un organisme en bonne santé 3/ Acquérir des conduites « sécuratives » <ul style="list-style-type: none"> • Prévention des accidents à l'école et dans les activités de loisirs; • Prévention et assistance à des enfants plus faibles ou moins habiles ; • Conduites à tenir en cas d'accident ; • Techniques de sauvetage et de réanimation. 4/ Les attitudes relationnelles et les valeurs. <ul style="list-style-type: none"> • Confiance : perception objective de ses moyens, gestion de situations nouvelles, calcul correct du degré de risque, conduites sécuratives, connaissance de soi, ... • Auto discipline : respect des règles et des consignes dans l'intérêt du groupe et en fonction du but à atteindre, prévoir les dangers potentiels, travailler calmement, ... • Persévérance : dépassement de soi, goût de l'effort, poursuite active des buts fixés, ... • Respect : respect de soi, des autres, de son environnement et agir en conséquence, ...
<p>L'enseignement libre non confessionnel- FELSI</p>	<p>Socles de compétence de l'enseignement de la Communauté française à savoir :</p> <p>Compétence à développer dans les 3 champs de l'éducation physique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Habiletés gestuelles et motrices <ul style="list-style-type: none"> • maîtriser les mouvements de déplacement, • coordonner ses mouvements, • se repérer dans l'espace • adapter ses mouvements à une action 2. Condition physique 3. Coopération socio motrice <ul style="list-style-type: none"> • Respecter les règles dans l'intérêt du groupe • Agir collectivement dans une réalisation commune

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'enseignement de la Communauté française : socles de compétences	NON	Ces programmes approchent la sécurité routière dans le cadre du cours d'éducation physique. Par exemple : l'apprentissage et l'usage du vélo permet de rencontrer les objectifs relatifs à l'éducation physique (comme acquérir des conduites sécuritatives et des habilités perceptivo motrices,...).
L'enseignement officiel communal (programme du CECP)	NON	
L'enseignement libre confessionnel (Programme intégré adapté aux Socles de Compétences - SeGEC)	OUI	La compétence disciplinaire reprise dans ce programme est le thème « sécurité routière et domestique » Sont repris dans les objectifs de la sécurité routière : <ul style="list-style-type: none"> • Connaissance de la législation routière • Son application sur le terrain et le respect des règles
L'enseignement libre non confessionnel - FELSI		Chaque école a son programme spécifique mais qui poursuit cependant les objectifs généraux des diverses formes de l'enseignement en Communauté française.

LA TECHNOLOGIE

Uniquement extraits d'un seul des programmes, ils sont assez similaires.

L'enseignement de la Communauté française : socles de compétences	<p>Observer : trouver les éléments nécessaires pour décrire l'objet et son fonctionnement, représenter le fonctionnement de l'objet par un dessin, trouver tous les éléments nécessaires pour résoudre un problème vécu, schématiser des situations.</p> <p>Emettre des hypothèses</p> <p>Réaliser : Ordonner les étapes de résolution, manipuler les outils nécessaires pour la réalisation finale, organiser son espace de travail de manière à faciliter la réalisation concrète de la tâche.</p> <p>Réguler : critiquer les résultats obtenus</p> <p>Structurer : essayer de formaliser la démarche oralement et/ou par le dessin.</p>
--	--

LE FRANCAIS

Pour les programmes :	<p>Les activités liées à la sécurité routière sont l'occasion d'exploiter ce thème pour développer une série de compétences des enfants dans leur langue maternelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • parler / écouter : débattre sur les avantages des différents modes de transports, interroger des personnes, mener une enquête,... • lire : des articles de presse, des cartes, des consignes de sécurité, etc • écrire : les consignes d'une sortie hors école, un document à la police pour un encadrement, raconter des histoires, écrire un résumé sur le thème, etc. • apprendre des mots de vocabulaire spécifiques, concernant la sécurité routière, les aménagements réalisés en voirie, les panneaux de circulation,...
-----------------------	--

2.2. Les acteurs de l'éducation relative à la sécurité routière

2.2.1. Les institutions actives dans le domaine de la sécurité routière

Cellule
régionale

Cellule Sécurité routière Région de Bruxelles - Capitale

CCN, Rue du progrès, 80 bte1 – 1035 Bruxelles

Contrôle/sanction : **Mme Patricia Courange**,
T: 02/204.20.08, pcourange@mrbc.irisnet.be

Sensibilisation/Education : **Mme Caroline De Cock**, T: 02/204.20.17, cdecock@mrbc.irisnet.be

Infrastructure : **Mr. Jan Schollaert**,
T: 02/204.20.07, jschollaert@mrbc.irisnet.be

www.securiteroutiere.irisnet.be

Cabinet du
Ministre

Cabinet du Ministre en charge de la Mobilité et des Travaux publics **Pascal Smet**

Botanic Building (14ème étage)
Boulevard Saint-Lazare 10
1210 Bruxelles
T: 02/517.12.12
F: 02/511.54.64
jvandamme@smet.irisnet.be
www.pascalsmet.be

Cabinet du
Gouverneur

Cabinet du Gouverneur de l'Arrondisse- ment de Bruxelles - Capitale

Mme Véronique Paulus de Châtelet

Rue Ducale, 33
1000 Bruxelles
T: 02.507.99.11

Ce qu'ils en pensent : « Comment faire de l'éducation routière ? » - Marie- Noëlle Collart (IBSR)

« La façon de concevoir l'éducation routière a fortement évolué ces dernières années. Enseigner le sens des panneaux de circulation semblait suffire à sensibiliser les enfants et les adolescents au problème de l'insécurité routière. Actuellement, les théoriciens et un grand nombre de formateurs sur le terrain constatent que cet enseignement basé uniquement sur des connaissances théoriques n'est pas suffisant. L'idéal est de conjuguer connaissances théoriques (règles du code de la route et de prudence), exercices pratiques en milieu protégé et en rue ainsi qu'un travail de fond sur les attitudes. Ce sont ces dernières qui détermineront si un jeune va appliquer ou non des comportements adéquats dans le trafic. Une telle réflexion doit se faire sur le long terme : une seule visite d'un spécialiste dans une école ne peut qu'entamer ce travail. L'éducation routière doit être planifiée et progressive.

L'éducation routière doit aussi être intégrée à la problématique plus générale de l'éducation à la santé. En effet, la prévention de la prise de risques dans le trafic des adolescents s'apparente aux programmes de prévention des assuétudes et des maladies sexuellement transmissibles. Enfin, l'éducation à la sécurité routière ne peut se faire sans une approche globale de la mobilité : apprendre à circuler, c'est aussi apprendre à utiliser les différents modes de déplacements de manière rationnelle ».

De Lijn

Centrale diensten /Afdeling Public relations

Tom Van de Vreken

motstraat, 20
2800 Mechelen.,
T: 015/44.09.19
F: 015/44.09.98
tom.vandevreken@delijn.be
www.delijn.be.

IBSR

Cellule Éducation Routière - Départe- ment Communication

Marie-Noëlle Collart, Ingrid Engels

1405, chaussée de Haecht
1130 Bruxelles
T: 02/244.14.04, 02.244.15.43
F: 02/216.43.42
MarieNoelle.Collart@ibsr.be,
ingrid.engels@bivv.be
www.ibsr.be.

MET

Centre de documentation - D.311**Brigitte Ernon** et **Delphine Rossomme**

Bld du Nord, 8 – 5000 Namur

T: 081/77.31.32 - 081/77.31.25

centre-doc-mobilite@met.wallonie.be<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

STIB

Service commercial/communication :

Avenue de la Toison d'Or, 15

1060 Bruxelles

Jean-Pierre Alvin, T: 02/515.20.50,alvinjp@stib.irisnet.be**Josiane Rose**, T: 02/515.32.85,F: 02/515.32.85, rosej@stib.irisnet.be,www.stib.be

SPP

Secrétariat permanent à la politique de la prévention

Rue de la loi, 26 (bte 19)

1040 Bruxelles

T: 02/500.49.47

F: 02/500.49.87

info@vspp.fgov.be<http://vspp.fgov.be>

TEC

TEC Brabant Wallon

Place Henri-Berger, 6

1300 Wavre

T: 010/23.53.11

F: 010/23.53.10

www.tecbw.comSource : http://mobilite.wallonie.be/mobilite_urbaine_liege.htm

VSV

Vlaamse stichting Verkeerskunde

Bruul 1 - 2800 Mechelen

T: 015/44.65.50

F: 015/44.65.59

info@verkeerskunde.bewww.verkeerskunde.be

SV

Vlaamse Steunpunt Verkeersveiligheid

Universiteit Hasselt - campus Diepenbeek

Agoralaan / Gebouw D

3590 Diepenbeek

T.: 011/26.87.05

Fax: 011/26.87.00

info@steunpuntverkeersveiligheid.be



Ce qu'ils en pensent : « Des publics différents, des messages adaptés » - Caroline De Cock - Cellule régionale Sécurité routière - Administration de l'Équipement et de la Politique des Déplacements - Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

« En matière d'éducation à la sécurité routière, il faut distinguer les différents publics auxquels on s'adresse, des jeunes enfants en classes de maternelle à l'adolescent déjà engagé dans l'apprentissage de la conduite, il y a un monde de différence.

Pour l'enfant de 5 à 12 ans, il doit s'agir d'abord d'une étape indispensable à l'acquisition de l'autonomie.

Le phénomène de la "génération banquette arrière" est une réalité pour trop d'enfants : pour les protéger des dangers de la circulation et de la ville, les adultes ont de plus en plus tendance à les éloigner de la rue. S'instaure progressivement la tradition des parents-taxis ; la connaissance du milieu urbain devient donc de plus en plus tardive et les adolescents passent de la banquette arrière au deux roues motorisés ou à la voiture sans une longue connaissance pratique de la circulation dans ce qu'elle a de plus concret. On imagine sans peine les risques d'une telle situation.

Or l'autonomie de l'enfant est primordiale pour son évolution, et elle ne doit pas se faire au détriment de sa sécurité.

Il ne s'agira pas uniquement de connaître les panneaux routiers ni même de maîtriser la conduite à vélo ; via l'apprentissage des règles de sécurité à respecter, quel que soit le mode déplacement, l'enfant apprend progressivement à maîtriser son environnement et il appréhende de façon concrète la place qu'il doit y prendre en fonction de la situation.

L'éducation à la sécurité routière doit permettre une meilleure évaluation des vitesses, des distances, doit donner le sens de l'anticipation, doit améliorer la perception de l'espace et l'orientation.

Parallèlement à ces notions techniques et au développement de l'autonomie, ce sont des valeurs comme le respect d'autrui, le sens civique, la vie en société et ses contraintes qui constituent le cadre principal de l'apprentissage de la sécurité routière.

Nous voulons, bien entendu, que les cours donnés permettent aux enfants de se déplacer de façon plus sûre et plus indépendante mais les ambitions sont plus grandes : former des conducteurs, des piétons, des cyclistes qui auront aussi à cœur de penser à la sécurité des autres. Rien n'illustre mieux l'adage « ma liberté finit où commence celle des autres » que les règles de circulation dans le trafic.

J'aime l'idée que, dans certaines écoles (trop rares encore), la sécurité routière est abordée en même temps qu'un ensemble de thèmes destinés à construire une société plus respectueuse et égalitaire tels que les droits de l'enfant, la lutte contre toute forme de discrimination, le vandalisme...

Pour les adolescents, l'éducation à la sécurité routière doit se situer dans ce même contexte de respect des autres mais elle doit insister sur une notion plus particulière : la transgression des règles met des vies en danger. Et la vie, la mienne comme celle des autres, est précieuse.

La prise de risque est une étape fréquente vers le passage à l'âge adulte. A l'âge où l'autonomie tant désirée est enfin acquise, l'adolescent se croit indestructible, immortel et le désir de multiplier les expériences efface toute notion du danger.

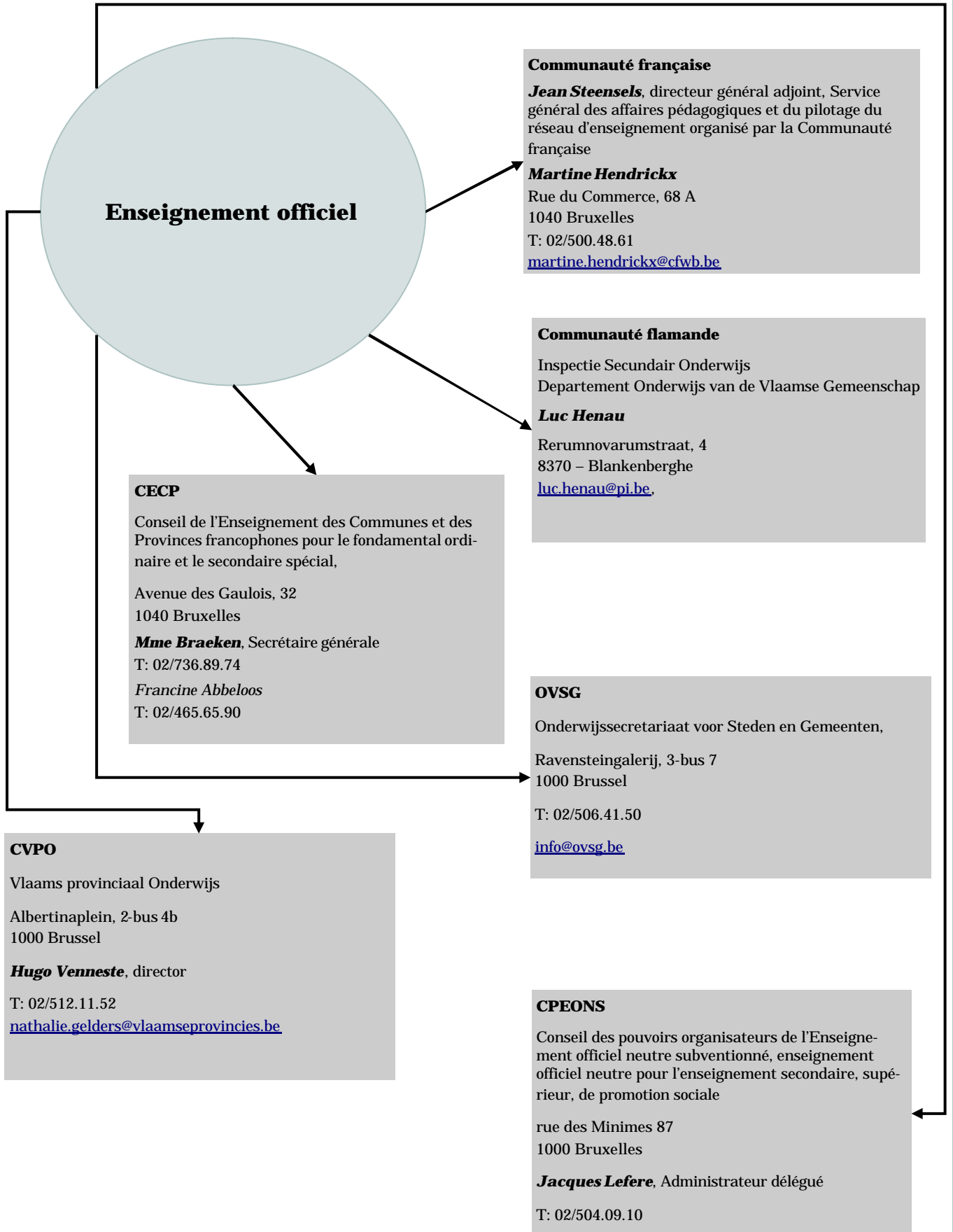
Le rôle de l'éducation à la sécurité routière, dans ces circonstances, est de responsabiliser les jeunes (notamment les conducteurs de deux roues motorisés) quant à leur comportement.

L'approche pédagogique, difficile, doit faire passer un message essentiel : la route n'est, en aucun cas, un lieu de défi individuel ou collectif et une erreur dans ce contexte peut avoir des conséquences dramatiques.

Si le langage doit être différent, le cadre dans lequel le sujet est abordé doit aussi tenir compte des autres dangers auxquels sont exposés les adolescents : la drogue, la violence, l'alcool...

L'éducation des enfants et des adolescents d'aujourd'hui ne peut plus se contenter d'être la transmission de connaissances. Elle doit intégrer des notions relatives à la vie en société, à la santé, au respect de l'environnement, indispensables pour les générations futures. L'apprentissage de la sécurité routière trouve naturellement sa place dans cette nouvelle vision de l'école ».

2.2.2. Les pouvoirs organisateurs



FELSI

Fédération des établissements libres subventionnés indépendants

Rue Brogniez, 42
1070 Bruxelles

Christiane Brewaeys

T: 02/527.37.92

Fax: 02/527.37.91

felsi@profor.be / www.felsi.be

FOPEM

Federatie van Onafhankelijke, Pluralistische, Emancipatorische methodescholen

Kartuizerlaan, 20
9000 Gent

T: 09/233.94.90

info@vvkso.vsko.be

VVKSO

Vlaams verbond van Vlaams secretariaat

Rue Guimard, 1
1040 Bruxelles

T: 02/507.06.31

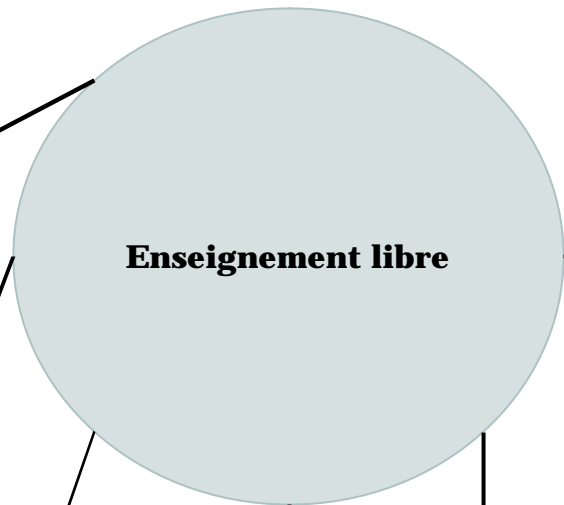
info@vvkso.vsko.be

VSKO

Vlaams secretariaat van het katholiek onderwijs

Rue Guimard, 1
1040 Bruxelles

T: 02/507.06.31

**Enseignement libre****SeGEC**

Secrétariat de l'Enseignement Catholique

Avenue Mounier, 11
1200 Bruxelles

Jean-Pierre Degives

T: 02/289.63.59

jeanpierre.degives@segec.be

www.segec.be

Fedefoc

Fédération de l'enseignement fondamental catholique

Avenue Mounier, 11
1200 Bruxelles

Godefroid Cartuyvels

Fédérations des parents

FAPEO

Fédérations des Associations de Parents de l'Enseignement Officiel

Rue de l'Autonomie, 22
1070 Bruxelles

Virginie Lurquin

T: 02/527.25.75

secretariat@fapeo.be

UFAPEC

Union des Fédérations des Associations de Parents de l'Enseignement Catholique

23a, rue Belliard
1040 Bruxelles

Jean-Luc Van Kempeneer

Ce qu'ils en pensent : « la Sensibilisation des parents » - Nine Muret, Echevinat de l'enseignement à Ixelles

« L'utilisation de la voiture individuelle pour accompagner l'enfant à l'école a augmenté de façon importante cette dernière décennie. En effet, les parents considèrent qu'ils garantissent ainsi une sécurité, générale ou routière, maximale à l'enfant.

Cette pratique provoque une importante congestion automobile aux abords des écoles et amène des comportements dangereux tels que la sortie de l'enfant par la portière de gauche, le stationnement sur les ralentisseurs, l'arrêt en double file, etc.

De plus, l'insécurité subjective qui découle de cette situation amène à la recherche de solutions qui dépassent le cadre unique de mesures d'amélioration d'infrastructure.

Chez l'enfant déposé en voiture devant la porte de l'école s'installe une relation de dépendance, qui se traduit par un manque total d'expérience dans la gestion de ses propres déplacements. Il doit pourtant apprendre à vivre et à circuler dans la rue (traverser, laisser passer les autres, appréhender le trafic et la signalisation routière).

Outre cet apprentissage à l'autonomie, l'exercice d'une activité physique régulière en se rendant à l'école à pied ou à vélo diminue le risque d'obésité, de stress, et de manque de concentration. Elle est particulièrement recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé.

C'est pourquoi l'élaboration de **Plans de Déplacements Scolaires**, ensemble de mesures concertées visant à **sensibiliser** les parents, enseignants, directions d'école et à améliorer les conditions d'accès pour tous les modes de déplacement des personnes (en particulier les modes doux) qui se rendent à l'école, nous paraît indispensable.

Ce dispositif contribue à améliorer les conditions de sécurité aux abords des écoles qui se lancent dans la démarche.

L'élaboration du plan rassemble autour de la table tous les partenaires concernés par les différents aspects de la mobilité : les communes, la police, les sociétés de transports en commun, etc... Il exprime une réelle volonté de changement des habitudes des différents publics scolaires vers l'utilisation de modes de déplacement durables. Il constitue une approche globale des problèmes de mobilité, permet à l'école d'organiser des actions multipartenaires et renforce son projet pédagogique par la réflexion sur les problèmes de sécurité et d'environnement ».



Source : Commune d'Ixelles

2.2.3. Les associations actives dans le domaine de la sécurité routière

Association	Adresse	Tél. / fax	E-mail / Web	Public cible
Pro Vélo asbl	15 rue de Londres - 1050 Bruxelles	T: 02/502.73.55	info@provelo.org www.provelo.org	8 à 18 ans
Gracq	Rue de Londres, 15 - 1050 Bruxelles	T: 02/502.61.30	sarah.claeys@gracq.org mdc.bruxelles@gracq.org	
Maison des Cyclistes de Bruxelles	voir gracq			
Fietserbond	londenstraat, 15 - 1050 Elsene	T: 02/502.68.51 fax 02/502.76.83	brussel@fietserbond.be www.fietserbond.be/brussel	
COREN asbl	Rue Van Elewyck, 35 - 1050 Bruxelles	T: 02/640 53 23	www.coren.be info@coren.be	à partir de 6 ans
APPER	Rue J.Vercheval, 40 - 4040 Herstal	T: 04/264.25.37	www.apper.be	enfants du fondamental
PEVR	Avenue de tervuren, 268a - 1150 Bruxelles	T: 02/780.29.42 fax 02/780.29.06	www.pevr.be francis.herbert@allenoverly.com	
Ligue des familles, Vélo-Ecole	Siège social : Rue du Trône, 127 - 1050 Bruxelles	T: 02/507.72.11 fax 02/507.72.00	velo-ecole@liguedesfamilles.be www.liguedesfamilles.be	à partir de 6 ans
Réseau IDée	266, rue Royale	T: 02/286.95.70 fax 02/286.95.79	www.reseau-idee.be info@reseau-idee.be	éducateurs
Nme-link Brussel	Rue Royale 171/3 - 1210 Bruxelles	T.: 02/209.16.30 fax: 02/209.16.31	jeroen@nme-link.be www.mobilie.be	
Biloba	Rue Valduc, 21 – 1160 Bruxelles	T: 02/675.24.31 fax: 02/223.65.22	info@biloba.be www.biloba.be	18 à 99 ans
Creccide	Rue de Stierlinsart, 45 - 5070 Fosses-la-Ville	T: 071/71.47.61 fax :071/71.47.62	creccide@skynet.be www.creccide.org	5 à 12 ans
Taxistop	Rue Fossé -aux-Loups 28/1 - 1000 Bruxelles	T: 02/227.93.04 fax :02/223.22.32	dad@taxistop.be , info@taxistop.be www.taxistop.be	
Fedemot	Visé voie, 600 - 4041 Vottem	T: 04/227.26.82	fedemot@hotmail.com www.fedemot.be	15 à 18 ans
RYD	Place des Barricades, 9 – 1000 Bruxelles	T: 02/513.39.94 fax: 02/502.43.50	info@ryd.be www.ryd.be	à partir de 16 ans
GAMAH	10 rue Piret-Pauchet - 5000 Namur	T: 081/24 19 37 fax 081/24 19 50	axelle.fuks@gamah.be www.gamah.be	à partir de 4 ans
SEBACTION	15, avenue de l'Assomp- tion – 1200 Woluwe- Saint-Lambert	T: 02/762 74 84	astrid@sebaction.be www.sebaction.be	
Besace STL	Rue de Naples, 34 – 1050 Bruxelles	T: 02/511.29.49	stl.besace@skynet.be	
IAPPE	bld Frans Dewandre, 5/1 – 6000 Charleroi	T: 071/32.32.31	michel.bagerius@stopi.net www.iappe.org , www.stopi.net	4 à 12 ans
Les Ateliers de la rue Voot	91, rue Voot – 1200 Bruxelles	T: 02/762.48.93 fax: 02/779.01.05	velo.voot@easynet.be www.avelo.org , www.voot.be	Tout public
Brukselbinnenstebuiten	Hopstraat, 47 – 1000 brussel	T: 02/218.38.78	bruksel@skynet.be www.brukselbinnenstebuiten.be	à partir de 15 ans

Association	Adresse	Tél. / fax	E-mail / Web	Public cible
Stichting Vlaamse Schoolsport	Steenweg op Jette, 229 – 1080 Brussel	T: 02/423.01.16 fax: 02/423.01.28	inge.opdebeek@schoolsport.be www.schoolsport.be	
Centrum Informatieve Spelen	Naamsesteenweg, 130 – 3001 Leuven	T: 016/22.25.17 fax: 016/29.50.99	joke@spelinfo.be www.spelinfo.be	Tout public
Empreintes	Rue Godefroid, 44 – 5000 Namur	T: 081/22.96.28 fax: 081/22.96.31	thibaut@empreintesasbl.be www.empreintesasbl.be	10-12 ans et 16-18 ans
Mobiel 21 vzw	Vital Decosterstraat, 67 - 3000 Leuven	T: 016/23.94.65 fax: 016/29.02.10	gert.zuallaert@mobi21.be www.mobi21.be	basis onderwijs, secundair onderwijs en hoger onder-
MOS Milieuzorg op school,	Koningsstraat 171/3 – 1210 Brussel	GSM: 0473/73.67.30 fax: 02/209.16.31	paul.renders@vgc.be www.milieuzorgopschool.be	
NOMO	Avenue de l'Arbre Ballon, 20/29 – 1090	T: 02/478.83.79	http://home.tiscali.be/nomo	7 à 15 ans
FIAB	Stijn Streuvelsstraat, 29 – 1933 Sterrebeek	T: 02/646.65.97 fax: 02/646.65.97	fiab@brutele.be www.fiab.be ,	
Pedibus asbl	Rue du grand champ, 4 – 5380 ZI Noville-lez-Bois	T: 081/83.02.35 fax: 081/83.02.36	contact@plain-pied.org www.gamah.be/pedibus.htm ,	
FBAA	Avenue de la Métrologie, 8 – 1130 Bruxelles	T: 02/245.35.70 fax: 02/245.20.50	louis.elay@fbaa.be www.fbaa.be ,	
IEB	Rue du midi, 165 – 1000 Bruxelles	T: 02/223.01.01 fax: 02/223.12.96	info@ieb.be , www.ieb.be	
Gutib	Rue Medaets, 43 – 1150 Bruxelles	T: 02/771.92.68		
ADEPS	Rue Saint-Denis 134-136 - 1190 Bruxelles	T: 02/344.06.03 fax: 02/345.67.95	adeps.bp.bxl@cfwb.be www.adeps.be	
Bloso		T.: 02/209.45.83	luc.van_nuffel@bloso.be	



Source : école Aurore



Ce qu'ils en pensent : « L'éducation relative à la sécurité routière ? De la cohérence avant tout » - Francis Herbert , Parents d'enfants victimes de la route/Ouders van verongelukte kinderen asbl.

« Il existe une contradiction énorme entre d'une part ce que l'on apprend à l'école, dans les associations, les zones de police et d'autre part les actes quotidiens des parents ! L'enseignant tient une place énorme dans l'esprit des enfants, de même que leurs parents qui servent d'exemples. De la part de ces derniers, l'irrespect des règles est scandaleux. Comment un enfant peut-il s'y retrouver ?

Prenons l'exemple frappant de la manière dont les instructions avant le décollage d'un avion sont écoutées. Les attitudes des adultes et des enfants diffèrent : tandis que les adultes n'écoutent pas, s'occupent d'autre chose, les enfants eux se montrent hyper attentifs à ce qui se dit.

On peut transposer cette attitude à la façon dont les adultes se comportent dans la circulation.

Comment demander aux enfants de respecter les règles quand ils voient leurs parents, auxquels ils se réfèrent manquer du plus élémentaire sens civique ?

L'initiative « **Kiss & Ride** » ou « dépose minute » serait intéressante à généraliser.

Il s'agit d'une rampe aménagée devant l'entrée de l'école pour permettre aux voitures un arrêt rapide afin de déposer les enfants sans devoir se garer. Les voitures peuvent ainsi continuer leur route sans encombrer les abords de l'école.

Tous les mercredis matin, je me trouve devant une école néerlandophone qui a mis cette initiative en place et tout s'organise très bien, sans cahot. L'école francophone homonyme, située juste à côté, ne dispose pas de ce type d'aménagement et les voitures se garent n'importe où, y compris bien sûr, sur l'emplacement réservé aux bus scolaires.

Certains parents de l'école francophone ayant bien compris le bénéfice de ce système empruntent désormais cette rampe pour déposer leur enfant!

Les enfants ne sont pas capables de se débrouiller tout seul dans la circulation avant l'âge de 12 ans. Il faut dès lors appréhender l'apprentissage des notions de sécurité routière différemment pour les enfants du primaire et pour les ados. Ces derniers doivent plutôt être responsabilisés.

L'initiative « **génération tandem** » reprenant la notion de parrainage est très intéressante à ce propos.

Pourquoi ne pas monter un tel projet entre un ado et un enfant lors de la prise des transport en commun ? Un adolescent parrainerait un enfant. Les parents seraient tranquilisés et on responsabiliserait les adolescents. Bien sûr, cela ne peut se concevoir qu'en prenant toutes les précautions en matière de sécurité et d'assurance, avec notamment la signature d'une 'charte' qui engagerait toutes les parties.

En plus de tout ceci, il faudrait que les notions de sécurité routière soient intégrées d'office dans les cours généraux ainsi que tout ce qui concerne les dangers de la route.

Les cours d'éducation civique, de géographie, de mathématique, de physique sont autant de matières qui permettent de travailler sur toutes ces notions.

Les enfants patrouilleurs ont aussi un impact intéressant sur comportements des parents et des adultes en général ».

2.2.4. Les zones de police

ZP5340

Bruxelles Ouest

Cellule de développement de la politique policière

Mme Mels

Rue du facteur, 2

1080 Bruxelles

T: 02/412.12.12,

christel.mels@zpz5340.be

ZP5339

Bruxelles Capitale-Ilxelles - Cellule prévention - Direction des trafics

Chantal d'Hoker

rue des Palais, 321

1020 Bruxelles

T: 02/279.83.71

polbru_tra_p@skynet.be



ZP5342

Uccle - Cellule prévention

Kathy debelva -

Mr. Camerman

3, square Marlow

1180 Bruxelles

T: 02/333.78.93

Auderghem

Mme Vernuyten

12, rue Emile Idiers

1160 Auderghem

T: 02.676.49.13

ZP5341

Zone Midi - Service Jeunesse et prévention

Patrick Mauen - Sonja Baert

Rue Démosthène, 36

1070 Anderlecht

T: 02/559.80.43

fax 02.559.80.16

poland.1070@irisnet.be

Watermael Boitsfort - Centre de Sécurité Routière

Mme Guldemont

Mr. Haesevoets (écoles francophones et flamandes)

Mme Dederen (écoles flamandes)

33, rue Ruytinx

1170 Bruxelles

T: 02/675.55.90

ZP5343

Montgomery - Cellule Prévention

J. Desmedt, Commissaire de Police

93, Avenue Charles Thielemans

1150 Bruxelles

T: 02/788.95.30

Fax: 02/788.95.15

**ZP5344**

Nord

Cellule Prévention

Victor Michaux - Responsable Prévention

T: 02/249.22.21-51

Vanessa Poncelet

T: 02/249.22.20

dircirc@polbruno.beSquare Hoedemaekers, 9
1140 Evere**ZP fédérale**

Cellule Prévention et Éducation

Werner van Kant (inspecteur principal)

Rue Fritz Toussaint, 47

1050 Bruxelles

T: 02/642.65.65

werner.vankant7351@police.be**Ce qu'ils en pensent : « Que doit recouvrir et comporter l'éducation relative à la Sécurité routière ? » - Mme D'hoker (Zone de Police Bruxelles-Ixelles)**

« Le parc de circulation propose une semaine de cours théorique et pratique dans les écoles qui le souhaitent. L'équipe passe tous les 2 ans dans la même école.

C'est trop peu, mais elle n'a pas la possibilité de faire plus par manque de moyens humains. Un cours théorique est donné mais l'équipe axe surtout son travail sur la pratique avec l'aide du parc de circulation placé dans la cours de récréation. Il sert à appliquer le volet théorique appris par les enfants.

Mais le plus important serait ensuite de s'exercer en voirie, afin de bien faire percevoir aux enfants les dangers de la circulation et leur permettre d'acquérir les bons réflexes. Malheureusement, l'équipe n'a matériellement pas le temps de passer plusieurs séances en rue.

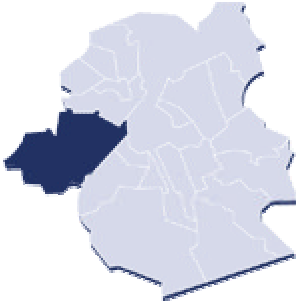
Je constate aussi qu'au fur et à mesure que l'enfant avance en âge, il est moins attentif aux instructions, d'où la nécessité de travailler sur des tranches d'âges s'étalant de la deuxième à la quatrième primaire.

C'est à cet âge qu'ils sont les plus motivés et les plus enthousiastes. Les élèves de 5^{ème} et de 6^{ème} sont plus dissipés lors des exercices.

Le parc d'habilité est aussi intéressant pour permettre d'acquérir les réflexes et l'habilité à la conduite. Ici, par contre, il ne faut pas commencer ce type d'exercice avec des tranches d'âge trop jeune, qui ne sont pas prêts physiquement ».

2.2.5. Les échevinats et services de l'enseignement

Anderlecht



Walter Vandenbosche, Échevin de l'Enseignement néerlandophone

Luc Van Waeyenberge, dienstchef Onderwijs gemeente bestuur

T: 02/558.08.88

onderwijs@anderlecht.iris.net.be

Pierre Noiret, dienst onderwijs

T: 02/558.08.32

pnoiret@anderlecht.irisnet.be

Jean-Jacques Boelpaep, Echevin de l'Enseignement Francophone

Francine D'hondt, service Enseignement

T: 02/558.08.24

fdhondt@anderlecht.irisnet.be

Adresse:

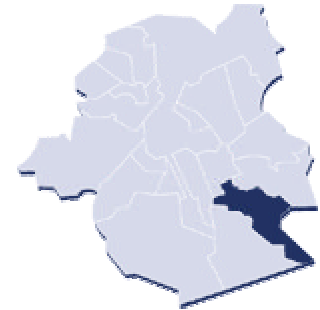
Place du Conseil
1070 Bruxelles

Auderghem

Guy Willem Echevin de l'Enseignement

T: 02.676.48.21

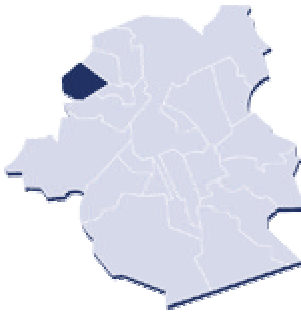
g.willem@auderghem.be



Adresse:

Avenue Jules Génicot, 2/16
1160 Bruxelles

Berchem-Sainte-Agathe



Monique Dupont, Echevin de l'Enseignement francophone

Peter Decabooter, Echevin de l'Enseignement néerlandophone

T: 02/464.04.11

Adresse:

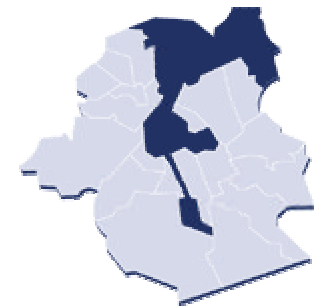
Av. du Roi Albert, 33
1082 Bruxelles

Bruxelles-Ville

Faouzia Hariche, Echevine de l'Enseignement francophone et néerlandophone

T: 02/279.49.10

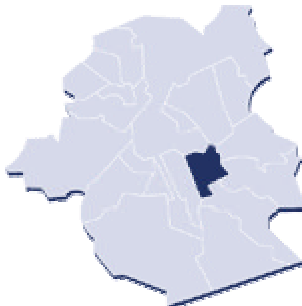
cabinet.f.hariche@brucity.be



Adresse:

Grand-Place
1000 Bruxelles

Etterbeek



Jean-Luc Robert Echevin de l'Instruction publique

Service éducation réseau francophone et néerlandophone

T: 02/627.24.37 - 02/627.21.11

education@etterbeek.be

Adresse:

Av d'Auderghem, 113-117
1040 Bruxelles

Evere

Rudy Vervoort, Bourgmestre et chargé de l'éducation

T: 02/247.63.31

Yolande Kaulen, responsable du service éducation

T: 02/247.64.58, education@evere.irisnet.be,

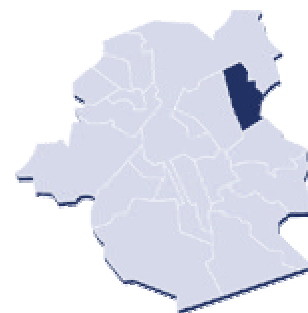
Jean-Luc Liens, Echevin Enseignement néerlandophone

T: 02/247.62.13

Adresse:

Square Servaes Hoedemaekers, 10

1040 Bruxelles

**Forest**

Lucile Baumerder, Echevine de l'Enseignement francophone et néerlandophone

Thérèse De Jonge, Service de l'Instruction publique

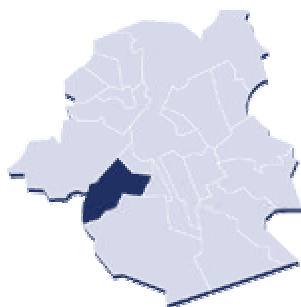
T: 02.370.22.11

theresedejonge@forest.irisnet.be

Adresse:

Rue du Curé, 2

1190 Bruxelles

**Ganshoren**

Michel Carthe, Bourgmestre, en charge de l'Instruction publique

T: 02/464.05.26

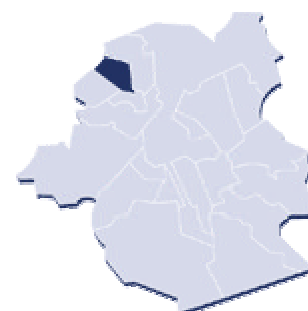
Bourgmestre.g@ganshoren.irisnet.be

Daisy Soukiassian, Directrice, Service de l'Instruction publique

Adresse:

Avenue Charles-Quint, 140

1083 Bruxelles

**Ixelles**

Françoise Picqué, Echevine de l'Instruction publique

f.picque@brutele.be,

Nine Muret, Chef de Cabinet de Françoise Picqué

T: 02/515.64.85

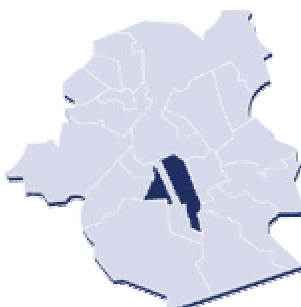
nine.muret@ixelles.be

instruction.publique@ixelles.be

Adresse:

Chaussée d'Ixelles, 168

1050 Bruxelles

**Jette**

Didier Paternotte, Echevin de l'Enseignement francophone

T: 02/423.12.08

dpaternotte@jette.irisnet.be

Jean-Yves Mosray, Conseiller pédagogique

T: 02/423.13.50

jymosray@jette.irisnet.be,

Werner Daem, Echevin de l'Enseignement néerlandophone

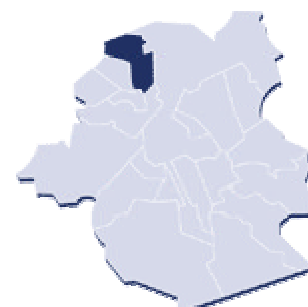
T: 02/423.12.23

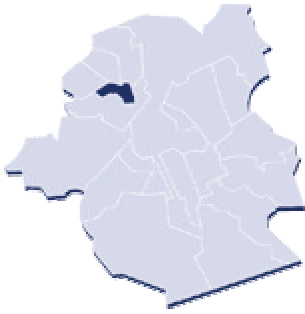
wernerdaem@jette.irisnet.be

Adresse:

Chaussée de Wemmel, 100

1090 Bruxelles



Koekelberg

Arlette Genicot-Van Hoeymissen, Echevine de l'Enseignement francophone

T: 02/412.14.73

Service enseignement francophone

Willy Van der Perre

T: 02/412.14.24

Pascale Quertainmont

T: 02/412.14.85

Dirk Lagast, Echevin de l'Enseignement néerlandophone

Adresse:

Place Henri Vanhuffel, 6
1081 Bruxelles

Molenbeek-Saint-Jean

Philippe Moureaux, Bourgmestre en charge de l'Instruction publique

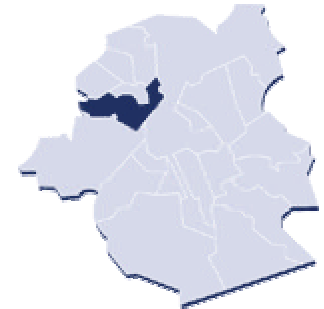
T: 02/410.39.96

Service enseignement

Danielle Dewaele, Conseillère pédagogique

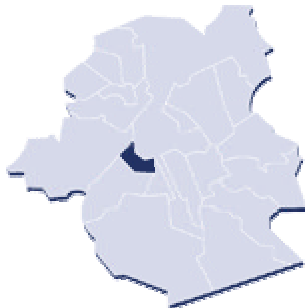
T: 02/410.39.96

cel_pedagogique1080@molenbeek.irisnet.be



Adresse:

Rue Comte de Flandre, 20
1080 Bruxelles

Saint-Gilles

Martine Wille, Bourgmestre faisant fonction, Echevine de l'Enseignement

T: 02/536.02.11

Jennifer Zwickel, Service de l'Instruction publique

T: 02.536.02.26

jzwikel@stgilles.irisnet.be

Adresse:

Place Maurice Van Meenen, 39
1060 Bruxelles

Saint-Josse-ten-Noode

Dorah Ilunga - Kabulu, Echevine de l'Enseignement fondamental

Hourri Karakaya

T: 02/220.28.84

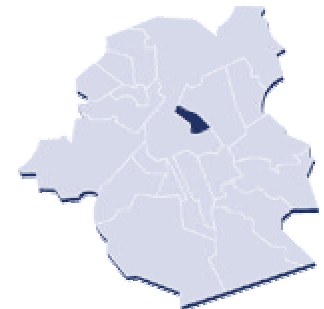
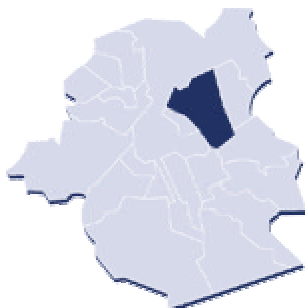
hkarakaya@stjosse.irisnet.be

Jules Spooren, Echevin de l'Enseignement néerlandophone

T: 02/220.26.11

Adresse:

Avenue de l'Astronomie, 13
1210 Bruxelles

**Schaerbeek**

Mohamed Lahlali, Echevin de l'Instruction publique francophone,

Mme Clairbois, Service enseignement

Luc Denys, Echevin de la culture flamande et enseignement flamand,

T: 02/244.70.27

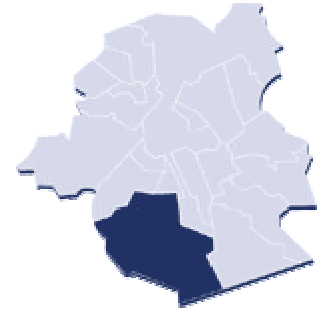
Adresse:

Place Collignon
1030 Bruxelles

Uccle

Marianne Gustot, Echevine de l'Education
Francis Barideau, inspecteur pédagogique
 T: 02/348.65.69

Adresse:
 Rue Auguste danse, 25
 1180 Bruxelles

**Watermael-Boitsfort**

Xavier Baeselen, Echevin de l'Enseignement,
 T: 02/674.74.61
xbaeselen@wb.irisnet.be

Adresse:
 Place Antoine Gilson, 1
 1170 Bruxelles

**Woluwe-Saint-Lambert**

Monique Louis-Halkin, Première Echevine
 de l'Enseignement francophone et néerlandophone
 T: 02/761.28.21

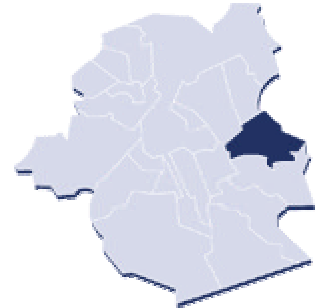
m.louis@woluwe1200.be

Adresse:
 Avenue Paul Hymans, 2
 1200 Bruxelles

Service enseignement

T: 02/761.28.73
educ.opv@woluwe1200.be

Adresse:
 Avenue Jean Monnet, 2
 1200 Bruxelles

**Woluwe-Saint-Pierre**

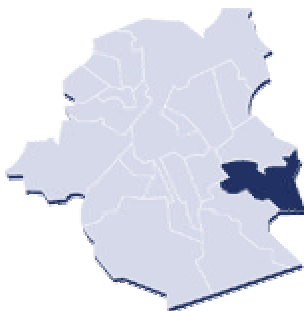
Jean-Claude Laes Echevin de l'Enseignement francophone
 T: 02/773.05.08

jclaes@woluwe1150.irisnet.be,

T: 02/773.05.66

Carla Dejonghe, Service Enseignement, Communauté flamande
 T: 02/773.05.05

Adresse:
 Avenue Ch. Thielemans, 93
 1150 Bruxelles



2.2.6. Les conseillers en mobilité commune par commune

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Blicq Christophe	St-Gilles	02/536.02.16	02/536.02.02	cdeblieck@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

2.2.7. L'accueil extrascolaire et les services de prévention, commune par commune

Service de prévention

Mr. Abdallah Saouaidi, coordinateur APS

T: 02/523.55.62

Mme Dominique Joachim

T: 02/526.11.75

djoachim@anderlecht.irisnet.be,

Adresse:

Rue du Châtelain, 2
1070 Anderlecht



Administration Communale d'Anderlecht - Éducation Culture

Maud Rousard

T: 02/558-08-87

Fax : 02/522-17-19

maud.rousard@mail.be

Pascale Verhaegen

T: 02/523-04-17

pverhaegen@anderlecht.irisnet.be

Adresse:

Rue Georges Moreau, 7
1070 Anderlecht





AUDERGHEM • OUDERGEM

Service de prévention

Séverine Dohet, Coordination APS Auderghem –
Maison de la Prévention

1160 Auderghem

T: 02/649.77.44

Fax: 02/648.14.40

maisonprevention.aud@skynet .be

Adresse:

Avenue Henri Schoofs, 1
1160 Bruxelles

Activités Parascolaires

Céline Joos

T: 02/672-28-67

Fax : 02/672-96-87

celinejoos@yahoo.fr

www.extrascolaireauderghem.be

Adresse:

Chaussée de Wavre, 1649
1160 Bruxelles

Administration Communale de Berchem-Ste- Agathe

Jeunesse et Seniors

Philippine De Grunne

T: 02/464-04-87 (le matin)

Fax: 02/464-04-91

pdegrunne@1082berchem.irisnet.be

Adresse:

Avenue du Roi Albert, 33
1082 Berchem-Sainte-Agathe



BERCHEM-SAINTE-AGATHE • SINT-AGATHA-BERCHEM

Service de prévention

Sophie Bastiaens, fonctionnaire de prévention

T: 02/465.99.15

sbastiaens@1082berchem.irisnet.be

Adresse:

Rue J. Mertens, 15 (Villa Pirsoul)
1082 Berchem-Sainte-Agathe



BRUXELLES-VILLE • STAD-BRUSSEL

Service de prévention

Salahddine Aaiachi, Coordination APS

T: 02/503.34.00

salahaaiachi@yahoo.be

Adresse:

Rue Van Artevelde, 137
1000 Bruxelles

Coordination AES

Nele Mahy - Amina Bakkali

T: 02/204-00-04

Fax : 02/204-00-08

cooraaesbxl@hotmail.com

Adresse:

Rue de l'Héliport 56
1000 Bruxelles

Service de prévention

T.: 02/627.27.95 - 02/627.28.57

Fax: 627.27.90

Adresse:

Rue Général Tombeur, 51
1040 Bruxelles



ETTERBEEK



EVERE

Service de prévention

Déborah Corten

T. : 02/247.63.96

prevention.evere@brutele.be

Adresse:

Rue E. Deknoop, 9
1140 Evere

Administration Communale d'Evere - Service Loisirs

Fanchon Martens

T: 02/247-62-47

Fax : 02/248-07-69

acevere.aes@brutele.be

www.evere.be/aes/index.html

Adresse:

Square Hoedemaekers, 10
1140 Evere

Service accueil extrascolaire**Hicham Mokhtari**hichammokhtari@forest.irisnet.be

T: 02/370.22.38

Fax : 02/370.22.96

Adresse:Chaussée de Bruxelles, 273
1190 Forest**FOREST**Service prévention**Nathalie Jurion**

T: 02/334.72.80

Nathalie.jurion@forest-prevention.beAdresse:Rue J-B Vanpé
1190 ForestASBL « Activités sportives, culturelles et de loisirs de Ganshoren »**Joelle Bouffioux**

T: 02/464-95-73

Fax : 02/465-73-73

jobouffioux@ganshoren.irisnet.beAdresse:Avenue Charles-Quint, 140
1083 Ganshoren**GANSHOREN**Département Prévention**Delphine Pelsteen**

T: 02/424.02.22

Fax : 02/420.70.62

Prevention.ganshoren@pro.tiscali.beAdresse:Avenue des 9 Provinces, 36
1083 Ganshoren**IXELLES • ELSENE**Service Jeunesse neuvième direction**Catherine Arijs**

T: 02/515.69.04

Fax : 02/515.69.05

extrascolaire_xl@hotmail.comwww.extrascolaire-xl.beAdresse:Chaussée d'Ixelles, 168
1050 IxellesService de prévention**Benoît Rothe**, coordinateur

T: 02/515.77.83

rothebenoit@hotmail.comAdresse:Rue du Nid, 7
1050 BruxellesService prévention**Théo Bossuyt** Directeur

Stéphanie Hugo, Responsable

T: 02/423.11.50

Fax: 02/423.11.51

prevention.jette@skynet.beAdresse:Rue Vandenschriek, 77
1090 Jette**JETTE**Service Enseignement**Paul Spitaels**

T: 02/423-11-59

Fax : 02/423-13-77

aesjette@hotmail.comwww.jette.beAdresse:Chaussée de Wemmel, 100
1090 Jette



KOEKELBERG

Service accueil extrascolaire

Aude Ghistelinck

T: 02/412-14-84

Fax : 02/414-10-71

aghistelinck@koekelberg.irisnet.be

Adresse:

Place H. Vanhuffel 6
1081 Koekelberg

Le service « Agents de sécurisation »

Geoffroy De Ligne, Coordinateur agents de sécurisation

T: 02/412 14 22

gdeline@koekelberg.irisnet.be

Adresse:

Place H. Vanhuffel 6
1081 Koekelberg

Service accueil extrascolaire

Caty De Bremaeker

catrachm@hotmail.com

T: 02/410-59-17

Fax : 02/410-59-17

Anne Dohogne

anne.do@tiscali.be

www.molenbeek.be/fr/CAES/Index.htm

Adresse:

Rue Taziaux, 25
1080 Molenbeek



MOLENBEEK

Service prévention

Michel Thibaut, Adjoint au fonctionnaire de prévention

T: 02.422.06.73 - 02/422.06.00 - 02/422.06.11

Fax : 02/422.06.27

Thibaut.michel@busmail.net

Adresse:

Av. Jean Dubrucq, 82
1080 Bruxelles



SAINT-GILLES - SINT-GILLIS

Service prévention

Philippe Bellis - Angelo Sferrazza

T.: 02/538.97.05

Fax: 02/538.91.06

pbellis@stgilles.irisnet.be - asferrazza@stgilles.irisnet.be

Adresse:

Rue du Danemark, 77
1060 Saint-Gilles

Réseau Coordination Enfance

Geneviève Adam

T: 02/537.52.34

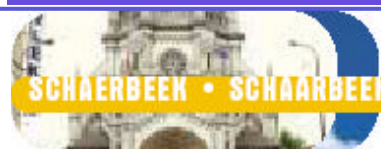
Fax : 02/537.97.84

genevieveadam@yahoo.fr

www.cemoasbl.be/CLE/framecle.htm

Adresse:

Rue de Parme, 86
1060 Saint-Gilles



SCHAERBEEK • SCHAARBEEK

Réseau Coordination Enfance

Michelle Uthurry

Frédérique Maerlan

T: 02/219-26-04

Fax : 02/218-87-34

saes@extrascolaire-schaerbeek.be

www.extrascolaire-schaerbeek.be

Adresse:

Rue Philomène, 37
1030 Schaerbeek

Service prévention

Sophie Rosmant

T.: 02/244.74.78

aps1030@skynet.be

Adresse:

Rue de Jérusalem, 46
1030 Schaerbeek

Service de l'accueil extrascolaire

Julienne Mpia
T: 02/220.25.62
Fax : 02/220.25.86
jmpia@stjosse.irisnet.be

Adresse:

Rue de l'Alliance, 2
1210 Saint-Josse-ten-Noode



SAINT-JOSSE-TEN-NOODE • SINT-JOOST-TEN-NOODE

Service prévention**Christine Pauporté**

T.: 02/220.27.55

Adresse:

Rue de l'astronomie, 12-13
1210 Saint-Josse-ten-Noode



UCCLE • UKKEL

Département Prévention

Raphaël Cornelissen, coordinateur du service prévention et sécurité

T: 02/348.67.90

www.uccle.be/Uccle/FR/P_Service/Action/uccleprevention.htm

Adresse:

Centre récréatif du Homborch
Rue du Krienkenput, 14
1180 Bruxelles

Services des Sports et Parascolaires**Brigitte Buisson****Pascale Meunier**

T: 02/378-48-64

Fax : 02/348-68-04

accueil.extrascolaire@uccle.be

www.uccle.be/EXTRA/recherche.cfm

Adresse:

Chaussée d'Alseberg, 860
1180 Uccle

Service de l'accueil extrascolaire

Josiane Vander Smissen
T: 02/674-41-20
Fax : 02/674-74-61
jvandersmissen@watboitsfort.irisnet.be

Adresse:

Place Bisschoffsheim, 12
1170 Watermael-Boitsfort



WATERMAEL-BOITSFORT • WATERMAAL-BOSVOORDE



WOLUWE-SAINTE-LAMBERT • SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE

Service prévention APS**Catherine Pulinx**

T.: 02/761.28.83

c.pulinx@woluwe1200.be

Adresse:

Avenue Paul Hymans, 2
1200 Bruxelles

Coordination de l'accueil extrascolaire**Joëlle Bouffieux**

T: 02/773.07.65

Fax : 02/773.18.80

jbouffieux@woluwe1150.irisnet.be

<http://www.woluwe.be/homefr.html>

Adresse:

Avenue Charles Thielemans, 28
1150 Bruxelles



WOLUWE-SAINTE-PIERRE • SINT-PIETERS-WOLUWE

Service prévention et sécurité**Florence Croughs**

T: 02/773.07.79 - 02/773.07.25

Fax : 02/773.07.79

espace_74@hotmail.com

Adresse:

Rue François Gay, 74
1150 Bruxelles

2.3. Sources de financement et supports d'aide ou d'accompagnement pour les projets ayant comme objectif d'améliorer la sécurité routière

2.3.1. Région de Bruxelles-Capitale

1. La convention-cadre de mobilité - PCM

Depuis fin 2002, les communes peuvent conclure une convention - cadre de mobilité avec la Région, la STIB et la zone de police pour ensemble améliorer la mobilité, la sécurité routière et l'environnement urbain de manière coordonnée sur leur territoire.

Le travail débute toujours par la réalisation du plan communal de mobilité cofinancé par la Région et piloté par la commune avec la participation active des autres partenaires. L'élaboration du PCM est l'occasion d'informer et de consulter les habitants et les organisations locales dont les écoles. Dans la première phase du plan, on fait le point sur tous les problèmes rencontrés en matière de mobilité, de sécurité routière et d'environnement urbain. Une consultation publique est organisée sur le PCM.

La mise en œuvre des actions du plan communal de mobilité demande la signature par la commune d'avenants entre les partenaires pour concrétiser leur mode de collaboration et le financement de celles-ci. D'autres avenants type pour toutes les communes peuvent être proposés par le Ministre comme la subvention du conseiller en mobilité ou d'un plan directeur vélo communal.

2. Plans directeurs zones 30

Subsides accordés par la Région de Bruxelles-Capitale aux 19 communes en vue de l'élaboration de plans directeurs couvrant la mise en œuvre de zones 30, zones résidentielles et piétonnes.

Les objectifs poursuivis sont d'une part d'augmenter la sécurité routière, notamment en diminuant la vitesse maximale autorisée et d'autre part d'atteindre une couverture de zones 30 de l'ordre de 77% du réseau de voiries bruxellois (objectif fixé par les plans régionaux). Le co-financement peut aller jusqu'à 80% de la réalisation d'un plan directeur organisant les zones 30, résidentielles et piétonnes dans la commune.

3. Aménagements abords d'écoles régionaux

Un budget annuel régional de 1.260.000€ a été engagé pour le volet « Aménagements et Infrastructures » abords d'écoles ». Cela concerne les écoles sur voirie régionale ou à proximité et cela va de l'aménagement minimal jusqu'au plus complet. (jschollaert@mrbc.irisnet.be, www.securiteroutiere.irisnet.be.)

4. Aménagements abords d'écoles communales

L'aménagement, du même type que le régional, se fera notamment en fonction de la hiérarchisation des voiries.

5. Les brigades cyclistes

Subsides accordés aux 19 communes par la Région de Bruxelles-Capitale pour leur permettre d'acheter de l'équipement en vue de la création de brigades cyclistes.

Les objectifs poursuivis sont d'une part d'améliorer la sécurité et d'autre part d'augmenter la proximité entre la police et citoyen dans le cadre de la politique de sécurité. Le subside co-finance jusqu'à 80% du coût d'achat des vélos et de leurs accessoires et jusqu'à 80% du coût d'achat des vêtements adéquats nécessaires.

Un forum sur ce thème a été organisé par l'AVCB, 18 octobre dernier, dont les conclusions seront bientôt en lignes sur le site www.avcb.be

Les renseignements pratiques peuvent être obtenus auprès de l'Administration de l'Équipement et de la Politique des Déplacements (AED).02.204.22.11 pjbertrand@mrbc.irisnet.be.

Huit outils bruxellois au service de la mobilité

1. La convention-cadre de mobilité et le PCM
2. Plans directeurs zones 30
3. Aménagements abords d'écoles régionaux
4. Aménagements abords d'écoles communales
5. Les brigades cyclistes
6. Cellule régionale d'impulsion sécurité routière et Commissions locales de coordination
7. L'encadrement des plans de déplacements scolaires
8. Les subsides proposés pour les projets de la semaine de la mobilité
9. Subvention à la création de SUL

Nous renvoyons aussi le lecteur intéressé aux fiches complètes notamment pour connaître les conditions d'octroi bientôt disponibles sur le site www.avcb.be.

6. Cellule régionale d'impulsion sécurité routière et Commissions locales de coordination

La cellule a pour tâche principale de diffuser l'information, d'organiser des formations SR pour le personnel non enseignant, de soutenir et harmoniser le travail des 6 commissions locales de coordination. Elle gèrera aussi l'octroi de subsides selon les projets proposés. Différents outils selon le type d'acteurs et la demande, pourront être mis à disposition.

Les commissions quant à elles ont pour rôle de faire l'inventaire des actions existantes, de travailler transversalement entre les différents services concernés, de favoriser l'information, de coordonner les initiatives, d'harmoniser les services offerts, de mettre en évidence les spécificités et disparités de moyens de façon à pouvoir agir plus efficacement. (www.securiteroutire.irisnet.be, cdecock@mrbc.irisnet.be).

Une aide financière régionale et/ou communale pour l'achat de matériel peut aussi être apportée à divers projets. Plusieurs fiches méthodologiques dans la partie pratique de ce cahier en font mention.

7. L'encadrement des plans de déplacements scolaires

Un groupe de travail se réunit depuis le début de cette année et étudie les différentes possibilités et éléments en vue de faire des propositions pour les années qui viennent. Une de celle-ci pourrait être que la Région élabore une politique d'incitants proposant qu'une partie des réaménagements des abords des écoles soit liée à l'élaboration d'un PDS et un accompagnement pédagogique pour les écoles. Un responsable pour ce thème sera engagé à la Région pour l'année 2006. Actuellement deux écoles pilotes ont développés un PDS en Région bruxelloise (voir fiches méthodologiques). La Région subventionne par ailleurs NmeLink pour accompagner les écoles dans l'élaboration d'un PDS (110.000€). Un groupe de travail a été mis sur pieds avec comme objectifs d'une part la conceptualisation pour fin 2007 d'une approche structurée devant déboucher sur un cadre légal et d'autre part la réalisation d'outils pratiques destinés à faciliter l'élaboration d'un PDS.

8. Les subsides proposés pour les projets de la semaine de la mobilité

Un soutien logistique, méthodologique et financier est accordé par le Ministre ayant la mobilité dans ses attributions pour les projets proposés à l'occasion de cette semaine.

Les 5 principaux outils wallons au service de la mobilité

1. Les crédits d'impulsion
2. Le plan triennal
3. Les budgets d'aménagements
4. Les plans de déplacements scolaires
5. Les subsides proposés pour les projets de la semaine de la mobilité

2.3.2. Région Wallonne

1. Les crédits d'impulsion qui soutiennent financièrement les projets communaux d'aménagements (PCM, PDS) qui favorisent le transfert modal, les modes de déplacements alternatifs à la voiture. La subvention couvre 75% du coût du projet, le financement complémentaire devant être supporté par la commune. Les projets doivent être introduits à la Direction générale des Transports du MET qui remet un avis au Ministre ayant les transports dans ses compétences.

2. Le plan triennal : les communes, les provinces, les associations peuvent introduire une proposition de programme triennal d'investissements auprès du Ministre des Affaires intérieures et de la fonction publique. Elles peuvent

obtenir des subventions allant de 60 à 75% de leur montant. Le Ministre sur avis de son Administration, et compte tenu des budgets de la RW, arrête la liste des investissements à subventionner répartis sur trois ans. Les projets réalisés sur voiries communales peuvent être subsidiés à hauteur de 75% des montants investis pour autant qu'ils aient comme objectif d'améliorer la sécurité et la convivialité de la voirie. Pour en savoir plus, http://www.wallonie.be/fr/themes/home/pouvoirs-_locaux/fiancement.shtml.

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

4. Pour ce qui est des PDS plus particulièrement, ils sont actuellement développés sous forme de projets pilotes. « Les Plans de Déplacements Scolaires ont pour objectifs d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de la vie sur le chemin et aux abords des écoles par la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires face aux problèmes de pollution et de sécurité », objectifs fixés par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif au transport et aux Plans de Déplacements scolaires.

L'encadrement des plans de déplacements scolaires inclut une aide financière pour leur permettre d'acquérir du matériel directement en rapport avec l'éducation routière (casques vélos ; range-vélos...) ainsi qu'un soutien logistique comme aide dans sa mise en place :

- secrétariat de commissions territoriales de déplacements scolaires de la Direction générale des Transports (MET-D311) ;
- observatoire de la mobilité qui traite les questionnaires d'enquête ;
- service Fiche d'accessibilité du MET ;
- soutien des associations qui préparent le diagnostic et aident à la mise en œuvre du projet (GRACQ, Pro Velo et l'IBSR, Coren).

5. Les subsides proposés pour les projets de la semaine de la mobilité via la Direction générale des Transports. Les porteurs de projets bénéficient de soutiens logistiques et méthodologiques. Le suivi technique est notamment assuré par un secrétaire opérationnel de la semaine de la mobilité qui encadre, assiste et conseille. Il y a aussi un soutien financier octroyé à chaque projet sélectionné.

2.3.3. Région Flamande

1. La Convention de mobilité – PCM

La convention de mobilité a été créée en 1996 et consacrée dans le décret relatif aux conventions de mobilité du 20 avril 2001.

Les objectifs de celle-ci sont, accroître la sécurité routière, améliorer la qualité de vie en organisant la circulation routière et maîtriser la demande de transports. On tente d'atteindre ces trois objectifs par le biais d'une réorganisation spatiale et d'une accessibilité (plus) sélective en voiture, conjuguée à une accessibilité accrue aux moyens de transport alternatifs et à leur renforcement.

La convention de mobilité constitue donc l'instrument de base pour la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable en Flandre. La convention de mobilité est une conséquence logique de la politique flamande de mobilité, mais il va de soi qu'un bon plan de mobilité communal constitue également – tout particulièrement pour les communes – une aide considérable dans la mise en place d'une politique communale de mobilité, pour laquelle la commune dispose de compétences fortes. Le point de départ de cette démarche est une politique de mobilité multimodale intégrée dans le "Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen" (RSV), qui est traduite dans le "Mobiliteitsplan Vlaanderen".

« La convention de mobilité constitue (...) l'instrument de base pour la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable en Flandre. (...) Les objectifs de celle-ci sont, accroître la sécurité routière, améliorer la qualité de vie en organisant la circulation routière et maîtriser la demande de transports. On tente d'atteindre ces trois objectifs par le biais d'une réorganisation spatiale et d'une accessibilité (plus) sélective en voiture, conjuguée à une accessibilité accrue aux moyens de transport alternatifs et à leur renforcement ».

La convention de mobilité prévoit une collaboration structurelle entre divers partenaires:

- la Région flamande (compétente pour ses routes régionales, l'aménagement du territoire et la dotation à De Lijn);
- les autorités communales (compétentes en matière d'aménagement du territoire au niveau local et de politique de stationnement, gestionnaires du réseau routier communal et disposant d'une compétence de police);
- le cas échéant également les Provinces (compétentes pour les voies provinciales);
- de Lijn (compétente pour l'exploitation et les investissements en matière de transports urbains et régionaux);

- d'éventuels "tiers" (c.-à-d. écoles, entreprises, organisations, ...) qui signent la convention.

Il est tout indiqué que ceux-ci fassent concorder leurs plans et mesures respectives afin de pouvoir mener une politique cohérente en matière de mobilité.

Plusieurs communes peuvent également conclure conjointement une convention de mobilité.

La convention de mobilité se compose d'une convention-mère qui fixe les engagements de caractère général, assortie d'un ou de plusieurs 'avenant'.

Pour apporter son soutien, la commune s'engage à élaborer un plan communal de mobilité qui constitue le cadre d'actions pour celles-ci en matière de mobilité. Ces actions sont reprises dans les avenants.

La convention-mère prévoit que les projets futurs feront l'objet d'une évaluation et d'un retour d'expériences vers les initiateurs de celle-ci et du plan de mobilité local.

Le système des avenants

Une commune ayant signé la convention-mère, peut (en fonction des besoins) conclure des avenants. Il en existe de trois types :

A. La première catégorie comprend des modules déterminant le financement et le planning. Le module 1 fixe le subventionnement et l'encadrement de la commune lors de l'établissement du plan de mobilité (2/3 des frais d'étude ainsi que d'éventuels frais de personnel). Le module 19 fixe le subventionnement de la réalisation d'une étude relative à une route régionale ayant une fonction de liaison supra-locale ou régionale (2/3 des frais d'études).

B. La deuxième catégorie se compose de modules relatifs à l'infrastructure et/ou aux transports en commun. Le nombre de modules pouvant être conclus dans le cadre d'une convention n'est pas préalablement déterminé. Grâce à la structure modulaire de la convention, cela ne pose pas de problème. De nouveaux modules (projets) peuvent à tout moment être annexés à la convention-mère via un module central.

C. La troisième catégorie comprend des modules qui fixent le subventionnement de projets d'infrastructure ou de mesures d'encadrement. Ainsi, le module 13 règle le subventionnement de l'aménagement de pistes cyclables le long des voies régionales par l'autorité locale et le module 15 le subventionnement de projets autour des mesures d'encadrement. Cette troisième catégorie peut être combinée avec la deuxième et est également rattachée à la convention-mère via un module central.

Les avenants spécifiques relatifs à la réalisation de projets sont rattachés via un *avenant central*. Chaque avenant central se compose d'une page introductive comportant quelques dispositions générales ainsi que un ou plusieurs avenants (par ex. l'avenant relatif au réaménagement des abords des écoles peut être combiné avec l'ave-

Les 19 lignes d'actions prioritaires dans le cadre des conventions de mobilité

- Module 1 : soutien d'activités de planning stratégique dans le cadre de la convention de mobilité;
- Module 2 : aménagement de routes de contournement et d'autres nouvelles voies de liaison;
- Module 3 : réaménagement de voiries régionales en agglomération;
- Module 4 : éclairage public dans les voiries régionales en agglomération;
- Module 5 : mesures antibruit le long des voies régionales;
- Module 6 : promotion de la propreté sur les voies régionales;
- Module 7 : fourniture d'informations concernant les transports en commun;
- Module 8 : aménagement de lignes de bus ou de tram en site propre;
- Module 9 : augmentation de l'offre de transports en commun;
- Module 10 : subventionnement du réaménagement des abords des écoles;
- Module 11 : aménagement de nouvelles pistes cyclables de liaison le long des voies régionales;
- Module 12 : aménagement de nouvelles pistes cyclables de liaison – en site propre – le long des voies communales ou provinciales;
- Module 13 : subventionnement de nouvelles pistes cyclables de liaison le long des voies régionales;
- Module 14 : aménagement ou réaménagement d'une infrastructure de désenclavement en vue d'améliorer l'accessibilité de zones spécifiques d'activité commerciale en gestion privée ou publique;
- Module 15 : subventionnement de mesures d'encadrement en vue de soutenir une politique de mobilité locale durable;
- Module 16 : réaménagement de tronçons qui ne peuvent pas être considérés comme des voiries régionales en agglomération;
- Module 17 : éclairage public de carrefours et de tronçons qui ne peuvent pas être considérés comme des voiries régionales en agglomération;
- Module 18 : réaménagement de carrefours particuliers et de passages pour piétons particuliers en dehors de l'agglomération;
- Module 19 : subventionnement de la réalisation d'une étude relative à une route régionale de liaison supra locale ou régionale.

nant relatif à l'aménagement de pistes cyclables). L'avenant central, quant à lui, est signé par toutes les parties concernées. Grâce à l'existence de ces avenants, une approche sur mesure est possible et les projets peuvent être considérés intégralement. En effet, il serait insensé de réaliser des projets isolés, sans que ceux-ci ne s'inscrivent dans la vision globale de la mobilité de la commune concernée. Les projets particuliers doivent s'articuler autour du plan communal de mobilité.

2. L'encadrement des plans de déplacements scolaires

« L'école s'engage à établir un plan de transport scolaire présentant une vision à court et à long terme, et une série d'actions concrètes en matière d'information, d'organisation du transport et de sensibilisation. », définition des Plans de Déplacements Scolaires, pour la Communauté flamande, par l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 relatif à la convention de mobilité.

La Communauté flamande a comme on peut le constater via le module 10 de la Convention de Mobilité repris ci-dessus, prévu que les communes puissent proposer le réaménagement des abords des écoles situées sur des voiries régionales (ou à proximité de celles-ci). En contrepartie, les écoles s'engagent à réaliser un Plan de Déplacements Scolaires. A l'heure actuelle, de 150 à 200 écoles ont élaboré un PDS et ont pu bénéficier d'un réaménagement de leurs abords grâce à l'application du module 10. Un délégué du Vlaamse Stichting Verkeerskunde (info@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be) se déplace également dans les écoles pour aider le groupe de travail constitué du directeur de l'établissement et de 3 partenaires privilégiés: professeurs, parents, voisinage (éventuellement la commune, la STIB...). Ce groupe de travail élabore un rapport qui devra ensuite être remis à la commune.

Étape première : enquête dans les classes. Elle est indispensable pour que la commune dans laquelle se situe l'école reçoive des subsides.

Étape seconde : examen des zones dangereuses dans les environs immédiat de l'école (routes, parking). L'étude est réalisée en terme infrastructurel et en terme de comportement.

Un plan d'action est conçu avec une vision à court terme (1 an) et une vision à long terme (2, 3 ans).

Les aspects « information » et « sensibilisation » sont primordiaux. Par exemple conception d'une carte des environs de l'école avec les « chemins verts » et les « chemins rouges ». Les voiries sûres sont déterminées à partir de tests effectués à vélo (référence en terme de sécurité).

Vous trouverez plus d'informations sur les PDS dans la quatrième partie de ce cahier.

2.3.4. Divers

Il existe par ailleurs différentes voies potentielles de financement pour des écoles qui souhaiteraient développer un projet. Citons à titre d'exemples: la Fondation Roi Baudouin, le Fonds Electrabel, les Associations des parents, la chaîne de magasins C&A ...



Source : école Aurore

2.4. Enquête relative à l'éducation relative à la sécurité routière - les principaux résultats

Afin de satisfaire aux recommandations du volet "Information, sensibilisation et formation" des Etats généraux de la Sécurité Routière de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Association de la Ville et des Communes et l'Administration de l'Equipement et des Déplacements ont, en 2004, procédé à une grande enquête auprès des établissements scolaires bruxellois, tous réseaux confondus (communal, libre, catholique, francophone, néerlandophone). Le questionnaire avait pour objectif de mesurer le degré d'intérêts et d'implication des écoles dans la problématique de la sécurité routière, d'identifier les principaux blocages au développement d'une politique encore plus active en cette matière et de recenser les initiatives prises par les écoles dans ce domaine.

La méthodologie

Six cents questionnaires ont été envoyés durant le mois de juin 2004. Une centaine de questionnaires complétés sont revenus dès juillet. En septembre, une relance du questionnaire auprès des écoles n'ayant pas répondu à l'appel de juin, a permis le retour d'une centaine de questionnaires supplémentaires. Les deux envois ont ainsi totalisé un excellent taux de réponses total de 28.5%, avec 177 questionnaires retournés et complétés.

Cet échantillon représentatif a été travaillé avec le logiciel SPSS afin de permettre un traitement statistique optimal. Cette procédure a notamment permis une ventilation des résultats par commune, par régime linguistique, par réseau d'enseignement, par cycle ainsi qu'une estimation du nombre d'élèves concernés par rapport au nombre total d'élèves en Région bruxelloise.

Les premiers résultats de l'enquête ont été présentés à l'occasion de deux tables rondes tenues le 26 novembre 2004 en présence d'une part du Ministre de la Mobilité, des pouvoirs organisateurs, des Echevins de l'Enseignement, des représentants des Communautés flamandes et françaises et des zones de police et, d'autre part, des associations travaillant sur cette thématique. Les résultats de l'enquête sont intégralement repris en annexe de ce cahier du moniteur.

Premières conclusions

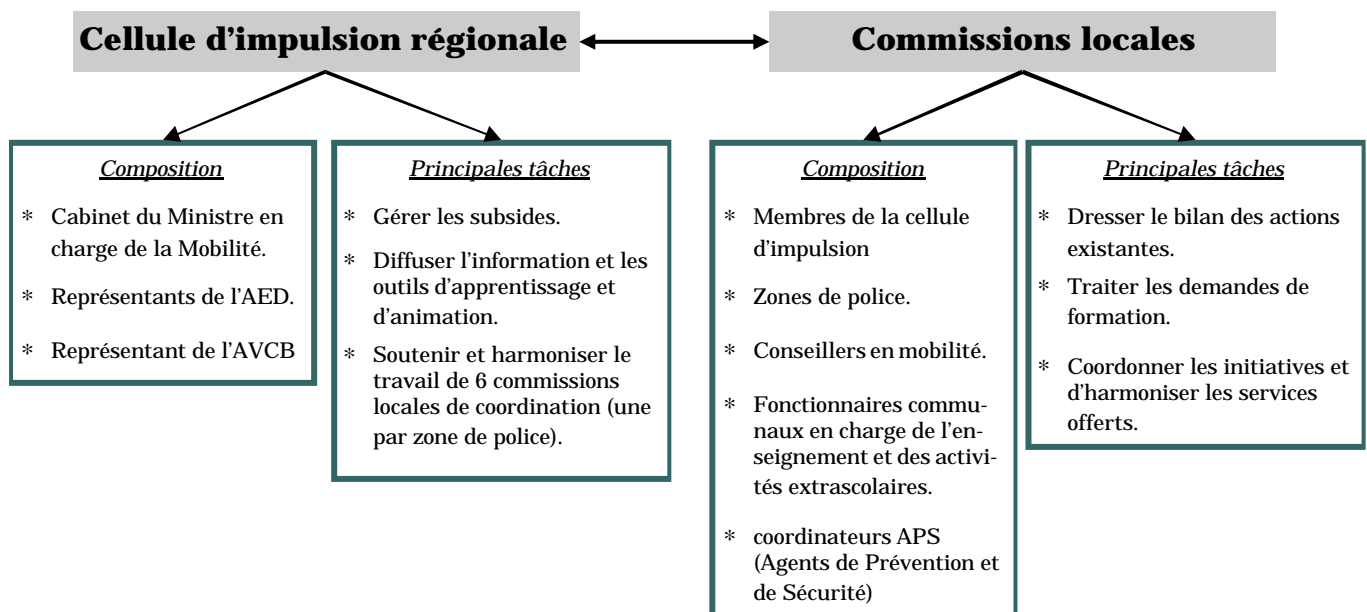
L'ensemble des réponses concernant, entre autres, le passage du brevet cycliste, une formation spécifique « sécurité routière » pour les enseignants, l'opinion des écoles quant à l'insertion systématique de cours « sécurité routière » dans les programmes officiels et les échanges d'idées qui s'en sont suivis, a permis de faire une proposition concrète pour 2005 lors d'une réunion de synthèse le 6 décembre 2004 en présence des « décideurs » et ainsi de répondre aux objectifs initialement prévus.

Une nouvelle structure a été créée et a démarré son travail en janvier 2005. Elle est composée :

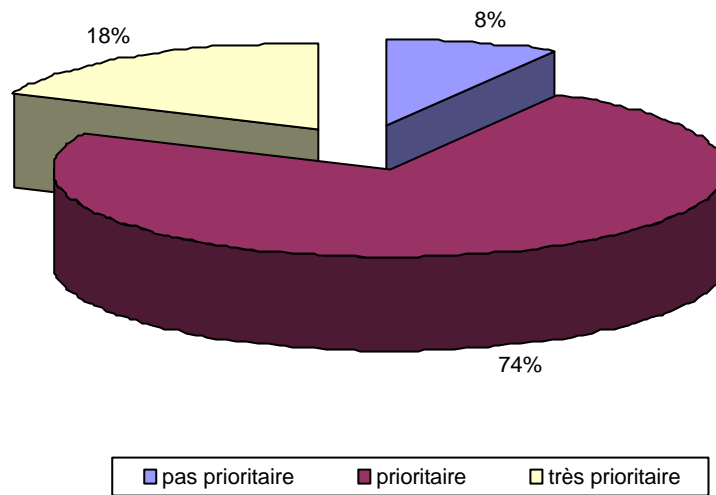
1. d'une cellule d'impulsion régionale ;
2. de commissions locales.

Au sein de ces commissions, l'accent est mis sur la complémentarité et la co-responsabilité des différents acteurs.

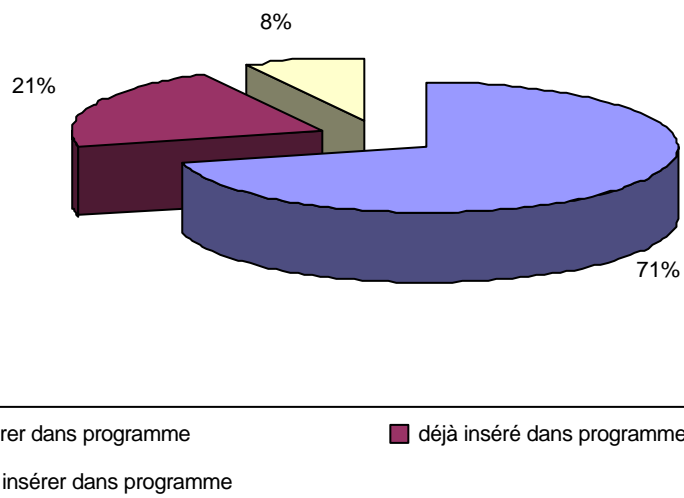
Organisées pour suivre les rythmes académiques, les commissions locales ont d'abord été chargées d'établir un premier programme pour 2005-2006.



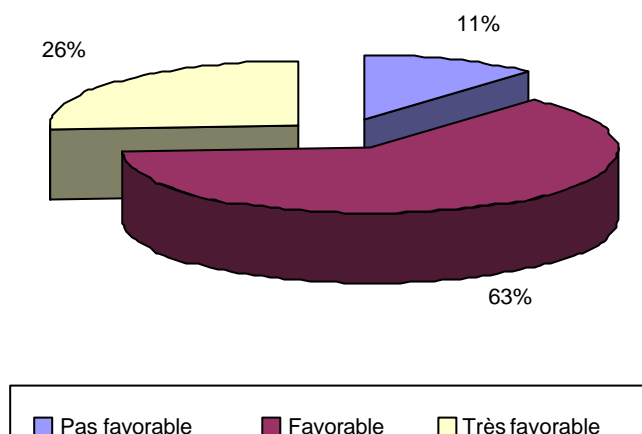
Priorité de la sécurité routière



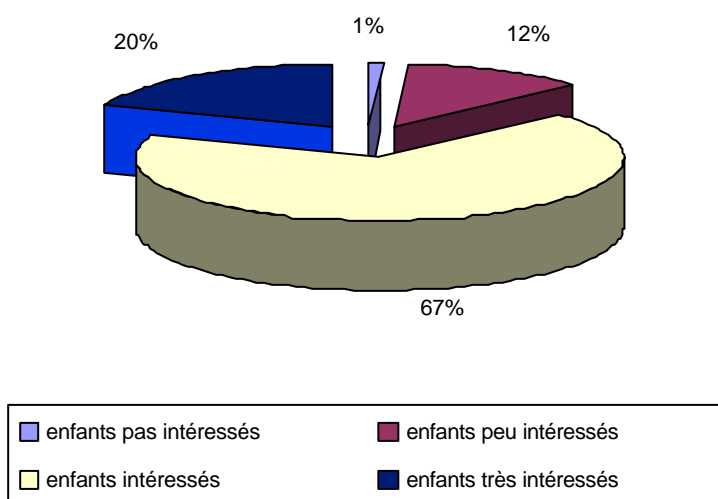
La sécurité routière et les programmes officiels



Que pensez-vous de l'instauration d'un brevet cycliste en 6ème primaire ?



Intérêt des enfants pour l'éducation à la sécurité routière



3. Les bonnes pratiques de l'éducation relative à la sécurité routière

3.1. Répertoire des bonnes pratiques

ECOLE « MOUETTES »

Objectifs

- * Prévention des accidents de la route aux abords des écoles.
- * Augmenter sécurité routière, sensibiliser les automobilistes aux dangers qu'ils représentent pour les piétons.
- * Limiter les problèmes de parking sauvage.

Mise en œuvre

Les APS font la présentation par deux dans les classes (les années inférieures d'abord, les autres années ensuite). Ils expliquent tout d'abord la raison de leur présence aux abords de l'école, l'importance de respecter le code de la route et les règles élémentaires de sécurité routière, etc...

La présentation se termine par la remise d'un ensemble de documents destinés aux parents amenant leurs enfants en voiture, et d'un livre didactique servant d'aide mémoire aux enfants.

Les partenaires

L'école participante et les Agents de Prévention et de Sécurité.

Les résultats atteints

Ce projet n'a été réalisé qu'une seule fois pour une école qui en avait fait la demande. Il y a eu une excellente participation des enfants, les modifications de leur comportement vis-à-vis de la circulation et des APS sont encore visibles aujourd'hui, ce qui tend à démontrer que ce type de projet devrait être développé dans d'autres écoles.

Les freins et les solutions pour y remédier

Accroître la possibilité de mener des projets de ce type dans les écoles (faciliter l'obtention des autorisations nécessaires) ;

Obtenir des moyens financiers pour acheter les livres didactiques (environ 3 euros par enfant).



Les moyens financiers

Le matériel est financé par le Contrat de Société et de Prévention de la commune d'Ixelles dont dépend la Coordination des APS.

Date de création

Le projet s'est déroulé en septembre 2003

Contact :

Coordination APS

rue du Nid, 7

1050 Ixelles

T: 02/ 515.77.83-85.

PLAN DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES À L'ÉCOLE CLAIR-VIVRE

Objectifs

Les **objectifs** d'un plan de déplacements scolaire (PDS) sont :

1. Améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords des écoles.
2. Sensibiliser les élèves à l'environnement et à la sécurité routière.
3. Changer les habitudes en vue de diminuer le nombre de voitures à proximité des écoles en favorisant d'autres modes de transport.

Mise en œuvre

Quelques années après la création du ramassage scolaire à vélo, l'Association des Parents s'est rendue compte qu'il était utile de dégager d'autres actions pour solutionner les problèmes de mobilité. Pour aller plus loin et avoir une vue d'ensemble, le PDS a été lancé (association des parents de Clair-Vivre et NMe-Link).

Pour qu'un PDS fonctionne il faut créer un **groupe de travail** constitué de différents acteurs :

- Internes à l'école : parents, professeurs, direction, élèves
- Extérieurs à l'école : police, conseillers en mobilité, APS, surveillants habilités, diverses asbl,...

A l'école Clair-Vivre, plusieurs **actions** ont été mises en place :

- Des **rangs scolaires à vélo**. Une originalité de ce projet est que les parents accompagnent leurs enfants à vélo au moins 1 fois par semaine.
- Des ateliers d'utilisation du vélo dans l'école et en rue. Cet apprentissage de la conduite du vélo s'accompagne d'un volet sensibilisation.
- Des ateliers de réparation des vélos pour les adultes et les enfants.
- Des offres et des demandes de **covoiturage** accessibles en ligne sur le site Internet de l'école et affichées devant l'école.
- De la sensibilisation pour le respect de la **zone de dépose-minute** aménagée devant l'école et un accompagnement des élèves en classe.
- La mise en place de **patrouilleurs scolaires** (élèves de 6^{ème} primaire) aux carrefours proches de l'école Clair-Vivre Centre.
- De la sensibilisation à la mobilité dans les classes.

Différents outils sont également développés :

- Carte d'origine des élèves.
- Carte accessibilité de l'école.
- Enquête.

Les partenaires

Différents acteurs participent aux projets développés par l'école :

- **Rangs scolaires à vélo** : *association des parents, échevinats de l'environnement et de la Mobilité des Communes d'Evere et de Schaerbeek, le GRACQ, Pro vélo, la police de la zone 5344.*
- Ateliers d'utilisation du vélo dans l'école et en rue : *association pro Vélo et école Clair-Vivre*
- Ateliers de réparation des vélos pour les adultes et les enfants : *association des parents, asbl Pignon sur Roue*
- **Covoiturage** : *association des parents*
- Sensibilisation pour le respect de la **zone de dépose-minute** : *association des parents et Zone de Police*
- Mise en place de **patrouilleurs scolaires** (élèves de 6^{ème} primaire) : *la zone de police de la zone 5344*
- Sensibilisation à la mobilité dans les classes : *NMe-Link*

Les outils ont eux aussi été développés en collaboration avec divers acteurs :

- Carte d'origine des élèves : *NMe-Link et l'association des parents, en collaboration avec le CIRB*
- Carte accessibilité de l'école : *NMe-Link et l'association des parents en collaboration avec la STIB*
- Enquête : *NMe-Link et l'association des parents*

Les résultats atteints

A titre d'exemple, le ramassage scolaire à vélo de Clair-Vivre s'inscrit dans le ramassage scolaire qui s'est constitué sur la zone Evere, Schaerbeek, Saint-Josse. Environ 70 enfants qui fréquentent 7 implantations scolaires de 5 écoles différentes.

Ils sont encadrés par 11 accompagnateurs communaux et environ 40 parents bénévoles qui effectuent de 1 à 9 trajets par semaine.

Les freins et les solutions pour y remédier

Plusieurs difficultés ont été identifiées :

1. les changements de comportements de mobilité sont difficiles à atteindre,
2. difficile de créer un groupe de travail regroupant les divers acteurs et de trouver des personnes responsables à différents niveaux pour éviter qu'une seule et même personne porte l'entièreté du projet.

Pour y remédier, il convient d'améliorer la communication, de faire de la sensibilisation dans l'école, et d'organiser plus de réunions au sein du groupe de travail. Pas à pas, il faut intégrer les différents interlocuteurs dans le projet pour avoir un groupe de travail dynamique.

Les moyens pour que le projet se poursuive :

- Constituer un groupe de travail au sein de l'école afin que les actions mises en places perdurent dans le temps
- Sensibiliser les parents, enseignants et élèves pour viser des changements de mentalité sur le long terme
- Désigner une personne (interne ou externe à l'école) qui supervise et dynamise le projet pendant et après la réalisation du PDS.

Les moyens financiers

NMe-Link, subsidié par le Ministre de la Mobilité de la Région de Bruxelles Capitale, aide à élaborer le PDS (soutien et coordination, sensibilisation et éducation, contacts avec les administrations, réalisations techniques, etc.).

Date de création

Ramassage à vélo depuis l'année scolaire 2000-2001
PDS depuis l'année scolaire 2004-2005

Le Plan de Déplacements Scolaires (PDS)

Le plan de déplacement regroupe toutes les initiatives mises en oeuvre par l'école pour assurer le déplacement des élèves d'une façon respectueuse pour l'être humain et l'environnement. Il s'agit d'une démarche globale visant tous les aspects de la mobilité et de la sécurité routière : celle-ci comprendra des initiatives concernant l'infrastructure, l'organisation des transports et l'éducation.

Le PDS contient une analyse des comportements de mobilité, une définition des actions à mettre en oeuvre pour sécuriser les déplacements de/vers l'école (mais aussi de/vers les activités extra-scolaires) et en dernier lieu une évaluation des actions.

Contact :

NMe-Link Bruxelles

Rue Royale 171 bte 3 – 1210 Bruxelles

T: 02/209 16 30

Association des parents de Clair-Vivre :

Daniel Apelbaum : T:02/242 42 54

Site internet de l'école : <http://www.clairvivre.be> (cliquer sur 'L'association des parents' et ensuite sur 'mobilité')

“STRAATVEILIG” - BSGO MOZAÏEK

Objectifs

Le projet a été mis sur pied en concertation avec Taalvaart (VGC). L'objectif était de réaliser un projet qui implique les élèves: le choix s'est porté sur l'organisation d'un événement dont l'apothéose est un cortège, destiné à montrer aux habitants et aux usagers l'utilité d'une zone 30 aux abords d'une école. Durant quinze jours, toutes les classes travaillent au cortège. La préparation du cortège s'accompagne de conseils pratiques aux enfants pour rouler à vélo en toute sécurité. Le thème du vélo n'a pas été retenu comme thème principal, parce que ni les infrastructures routières ni la vitesse aux abords des écoles ne sont adaptées. Cependant, l'école a considéré qu'il était important de donner déjà des conseils pratiques pour les apprentis cyclistes, en vue d'approfondir le sujet l'année suivante. Le projet a permis en outre de jeter les bases d'un plan de déplacement scolaire. Ce plan doit permettre à l'école d'organiser d'autres actions dans le domaine de l'infrastructure, de l'organisation des déplacements et de l'éducation à la mobilité.

Mise en œuvre

Un groupe de travail composé de la direction, d'un professeur de l'école primaire et d'un professeur de l'école maternelle, de l'asbl NMe-Link Brussel et de Taalvaart a été mis en place. Ce groupe de travail s'est réuni à plusieurs reprises avant les vacances d'été pour peaufiner le projet, qui s'est déroulé du 3 au 14 octobre 2005.

La classe de sixième primaire a joué le rôle d'initiateur. Elle devait motiver les autres classes à participer au projet. A cette fin, ils ont reçu une formation de l'asbl NMe-Link Brussel, pour leur apprendre à aller présenter le projet dans les autres classes qui disposaient alors de 2 semaines pour préparer le cortège. La sensibilisation des classes s'est effectuée via une pièce de théâtre jouée par les élèves de dernière année primaire. Les professeurs ont sélectionné des thèmes adaptés à leur classe et ont pu tout au long de la préparation s'appuyer sur le kit de cours "circulation" de NMe-Link Brussel.

Les classes maternelles ont bénéficié quant à elles d'animations de NMe-Link Brussel.

Par ailleurs, chaque classe a pu utiliser le parcours d'habilité à vélo, emprunté à la VSV.

Enfin, la police de la zone Nord a également apporté son soutien au projet. Avec les élèves de sixième primaire, ils ont mis en place un barrage visant la sensibilisation des automobilistes. La réalisation de ce barrage a été précédée d'une introduction en classe. La zone a aussi accompagné les élèves sur le parcours de circulation à Schaerbeek. Ce parcours se situe sur la voie publique, et vise l'apprentissage à un comportement plus sûr dans la circulation par des conseils pratiques.

Les partenaires

- Nme-Link Brussel (asbl)
- zone de police Nord
- SVS (Stichting Vlaamse Schoolsport)
- IBSR
- Taalvaart

Les résultats atteints

- * Toutes les classes de l'école maternelle et primaire ont travaillé autour du thème de la circulation.
- * Les élèves de l'école primaire ont participé au cortège.
- * Un planning a été réalisé en vue de répéter le projet chaque année.
- * Renforcement des contacts avec les parents.
- * Développement des bases pour l'élaboration d'un plan de déplacement scolaire.

En Bref...

En 2005, l'école Schaerbeekoise Mozaïek a décidé d'organiser un projet de 2 semaines consacré à la sécurité routière. L'élément central était le cortège (sensibilisation) à la fin du projet, impliquant tant l'école, les élèves et les parents que les habitants. Au cours du projet, les enfants ont amélioré leurs aptitudes à faire du vélo et tous les élèves (de la 1^{ère} maternelle à la 6^{ème} primaire) ont acquis les connaissances indispensables à un comportement plus sûr dans la circulation.

Les freins et les solutions pour y remédier

Les principaux problèmes se situent au niveau de l'élaboration du planning pour le parcours cycliste pour toutes les classes et au niveau de la disponibilité de vélos en quantité suffisante.

Les moyens financiers

- SVS: parcours cycliste et accompagnement;
- IBSR: tatous et dépliants gratuits;
- Taalvaart: accompagnement de la VGC;
- NMe-Link: accompagnement gratuit, subsides via la Région de Bruxelles-Capitale, mise à disposition gratuite (moyennant garantie) d'un kit de cours "mobilité";
- Police d'Evere: accompagnement gratuit lors du barrage et accompagnement sur le parcours de circulation.

Date de création

2005



Contact :

BSGO Mozaïek
24-32, rue Van Ysendyck
1030 Schaerbeek
T: 02/215.09.50
Fax: 02/215.40.31
bs.mozaiek@rago.be

L'ÉCOLE AURORE

Objectifs

L'école Aurore a mis en place depuis une dizaine d'années une véritable politique d'éducation à la mobilité et plus particulièrement de promotion du vélo, destinée à sensibiliser les plus jeunes à une utilisation sûre du vélo. Pour ce faire, l'école décline sa politique de mobilité au travers de différentes activités.

Mise en œuvre

L'atelier Vel'Aurore

Deux fois par semaine, l'école organise une initiation au vélo dans la cour de récréation sur un circuit modulable spécialement créé à cet effet. Tous les élèves de l'école ont l'occasion d'y participer, de la première à la sixième année (320 enfants). L'animateur aborde la théorie dans son atelier et la pratique sur le parcours. Un relais plus théorique a lieu dans les classes avec du matériel de l'IBSR.

Depuis 2005, les élèves de maternelles ont l'occasion d'utiliser un second parcours plus coloré, adapté à leurs capacités et réalisé l'an dernier par une classe de sixième année.

Dans le cadre de cet atelier et de l'éducation à la mobilité, l'école a également réalisé une enquête en septembre 2004.

Les sorties vélos

L'école organise avec les élèves de 5^e des classes de mer à vélo. Les bicyclettes sont emmenées à la mer par des parents. Pendant cette semaine à la mer, tous les déplacements sont effectués à vélo. Le Plat Pays et la culture flamande s'y prêtent bien. Les élèves et leurs professeurs parcourent ainsi une centaine de kilomètres. (Photos 5 et 6)

D'autres excursions sont également organisées à vélo: visite de la commune de Jette, du château de Beerseel, de la forêt de Soignes... Le tout sur 2 roues!

Le rang vélos

Quelques élèves participent à un rang vélos de septembre à octobre et de mars à juin.

Le relief accidenté et la situation géographique de l'école (sur le haut de Jette) reste un frein au développement de cette activité.

Le brevet vélo

En 2004, l'école a participé à la mise au point du brevet vélo en temps qu'école pionnière dans cette nouvelle démarche. Ce fut un réel succès auprès des enfants. L'activité a été reconduite en 2005, encadrés par Sébastien Viste.

Les journées de la mobilité

Dans le cadre des dimanches sans voitures, l'école organise un rallye cycliste orienté sur la découverte des fresques de bandes dessinées dans la capitale.

Les partenaires

- ProVelo (encadrement).
- IBSR (matériel didactique).
- Parents.

Les résultats atteints

La sensibilisation des enfants à l'utilisation du vélo se passe non seulement en classe mais également en situation réelle à l'occasion d'excursions. De cette manière, les enfants assimilent mieux les bons comportements à adopter dans la circulation.

Les moyens financiers

Dans le cadre du brevet cycliste, l'école bénéficie du soutien de ProVelo. L'IBSR met du matériel didactique à disposition de l'école dans le cadre des formations théoriques.

Contact :

Ecole Aurore
Rue Van Rollegem, 4
1090 Bruxelles
T: 02 / 478.89.19
Fax: 02/478.65.52

VEILIG NAAR SCHOOL - UN PLAN DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES POUR L'ÉCOLE POELBOS

Objectifs

L'école Poelbos se situe sur une voie régionale, près d'un carrefour où la circulation est dense et complexe. Il ne s'agit donc pas d'une école de quartier. La moitié des élèves habite la Région bruxelloise et l'autre moitié vient de la Région flamande. Une enquête relative à la mobilité a démontré que 92 % des parents conduisent leurs enfants à l'école. Plus de la moitié des parents emmènent leurs enfants juste avant le début des cours et les déposent devant la porte de l'école, ce qui provoque de nombreuses manœuvres dangereuses.

C'est pourquoi les objectifs du projet sont les suivants:

1. sécuriser les abords de l'école, créer une zone 'kiss & ride' (infrastructure et organisation);
2. encourager les élèves à sensibiliser leurs parents pour l'utilisation de la zone 'kiss & ride' et déconseiller le stationnement illicite (sensibilisation);
3. mettre sur pied un projet d'école pour attirer l'attention dans toutes les classes sur la sécurité routière (connaissances et savoir faire).

Mise en œuvre

1. Le plan de déplacement scolaire (PDS) – le comité de pilotage ('verkeersouders')

L'asbl NMe-Link et la direction de l'école Poelbos gère la mise en place du PDS.

La direction a invité tous les parents à une réunion où le projet pilote du PDS était présenté et les problèmes de circulation aux abords de l'école abordés. Une quinzaine de parents y ont assisté.

Très vite, le groupe a constaté qu'il fallait disposer de "données objectives" pour réaliser l'état des lieux et lister les problèmes de circulation. C'est pourquoi quelques parents actifs ont réalisé une enquête, avec le soutien des autres membres du comité de pilotage. Ils ont distribué 142 exemplaires et ont reçu 130 enquêtes remplies. Cette enquête a démontré que les problèmes se posaient principalement dans le domaine du stationnement. Les zones devant la porte de l'école s'avéraient être les plus dangereuses.

Les résultats de l'enquête ont été présentés à la Région lors d'une réunion suivante. L'hôpital AZ-VUB était également invité à cette réunion, puisqu'il génère une forte circulation qui influence considérablement la mobilité dans le quartier Poelbos. Sur base des résultats de l'enquête, les participants à la réunion ont réfléchi aux solutions éventuelles.

Des *aménagements* au niveau de *l'infrastructure* ont été proposés: une zone 'kiss & ride' temporaire et, à long terme, une zone 'kiss & ride' définitive. Ces aménagements ont déjà été demandés à la Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, il s'est avéré qu'il faudrait également agir un niveau de *la mentalité des parents*.

L'élaboration du PDS nécessite aussi l'évaluation de la zone 'kiss & ride', la mise sur pied du 'car-pooling', l'analyse de l'accessibilité de l'école par les transports en commun, tant au départ de la Région bruxelloise qu'en provenance de la Région flamande. Enfin, le PDS prévoit la création d'une fiche d'accessibilité, précisant les différents moyens de transport pour arriver à l'école Poelbos.

2. Le projet 'Veilig naar school'

La direction, l'asbl NMe-Link et le comité de pilotage se sont réunis pour élaborer le projet. Les objectifs étaient : la *sensibilisation* des parents, la *participation* des élèves, les *connaissances et le savoir-faire*.

Le jour du démarrage du projet, la classe 'pilote' de sixième primaire a joué une pièce de théâtre devant toutes les autres classes. L'objectif était de sensibiliser les professeurs et les élèves à la participation au projet.

Jour après jour, une des classes a présenté un thème au choix devant toutes les autres. De la sorte, toute l'école est impliquée dans le projet et les différents thèmes sont abordés successivement.

En Bref...

Au cours de l'année scolaire 2004-2005, l'école néerlandophone Poelbos a décidé de démarrer un plan de déplacements scolaires (PDS). Elle n'en est pas sa première initiative puisqu'elle a déjà organisé en 2004, en collaboration avec Pro-Vélo et NMe-Link, un projet relatif à la mobilité, visant entre autres à faciliter l'utilisation du vélo. L'école entretenait aussi déjà des contacts avec la Région de Bruxelles-Capitale et avec la Commune de Jette en vue de l'aménagement des abords de l'école. Pour ces raisons-là et grâce à l'engagement de la direction, l'école a été sélectionnée pour un projet pilote concernant les PDS. La rédaction du PDS est confié à un comité de pilotage ('verkeersouders') auquel participent également la direction et un professeur.

Présentation des différents thèmes du projet:

Démarrage	jeudi 17-11	6 ^{ème} primaire
A vélo en toute sécurité, avec mon casque et ma veste fluo	vendredi 18-11	5 ^{ème} primaire
Les numéros d'urgence 100 / 101 / 102	lundi 21-11	4 ^{ème} primaire
Traverser en toute sécurité, le piéton dans la circulation	mardi 22-11	3 ^{ème} primaire
La visibilité dans la circulation	mercredi 23-11	2 ^{ème} primaire
La zone 30	jeudi 24-11	1 ^{ère} primaire
Descendre et monter du bon côté	vendredi 25-11	3 ^{ème} maternelle
Le port de la ceinture – les tatous	lundi 28-11	2 ^e maternelle
Prenons le bus	mardi 29-11	classe d'accueil + 1 ^{ère} maternelle
Show, chanson de la mobilité, danse	mercredi 30-11	toute l'école + initiation à la danse par la 3 ^{ème} maternelle

En vue de *sensibiliser* les parents au projet, l'école a opté pour une action « faux procès-verbaux ». Le matin, les élèves de cinquième et sixième primaire, accompagnés d'un professeur, étaient présents aux différentes zones de stationnement. Les conducteurs qui utilisent correctement la zone 'kiss & ride', reçoivent un pv vert pour les féliciter et les remercier. Les parents qui se garent en infraction, reçoivent un pv orange, sur lequel figurent une remarque et quelques conseils afin de mieux stationner pour déposer leurs enfants.

C'est la classe 'pilote' qui a créé le modèle de faux PV au cours d'une séance de travail animée par NMe-Link, en collaboration avec la police de Jette.

Par ailleurs, il apparaît qu'une bonne utilisation de la zone 'kiss & ride' requiert une communication claire entre l'école et les parents. A cette fin, les élèves ont reçu une brochure spéciale à l'attention de leurs parents.

Tout au long du projet, des professeurs et des surveillants habilités ont collaboré avec les enfants et les ont accompagné dans les différentes actions .

Après l'action, la classe 'pilote' continue à travailler: ils poursuivent le répertoire des problèmes aux abords de l'école et étudient l'accessibilité de l'école par les transports en commun.

Les partenaires

La direction, les professeurs, les élèves, les parents, NMe-Link Brussel (asbl), la Région de Bruxelles-Capitale, la commune de Jette (le conseiller en mobilité), l'IBSR, les riverains (AZ-VUB), la police (le parc de circulation), les surveillants habilités de la commune de Jette.

Les résultats atteints

La zone 'kiss & ride' sera opérationnelle à partir du 28 novembre 2005. L'action de sensibilisation démarrera également ce jour-là. Le tout sera clôturé par une évaluation.

En conclusion...

Pour une solution globale et efficace aux problèmes de stationnement aux abords de l'école, il a été décidé d'adapter l'infrastructure et l'organisation des transports tout en agissant également sur la mentalité des parents. Le projet 'Veilig naar school' s'inscrit dans cette approche. Etant donné que l'élément central du projet repose sur l'action de sensibilisation des parents via les élèves, la participation de ces derniers s'avère indispensable.

Les moyens financiers

- NMe-Link: accompagnement gratuit et animations, subsides via la Région de Bruxelles-Capitale; mise à disposition gratuite d'un kit de cours mobilité;
- Police de Jette: aménagement de la zone 'kiss & ride' et éducation;
- Conseiller en mobilité de la commune de Jette et NMe-Link: contact Région de Bruxelles-Capitale.

Contact :

Poelbos (école maternelle et primaire néerlandophone)
Arianne Geysens, Direction
 T.: 02/479 58 92
Arianne.geysens@belgacom.net -
gbs.poelbos@belgacom.net
 Laarbeeklaan 110
 1090 Jette

LE FESTIVAL DE L'ENFANCE

Objectifs

1. Fournir aux promoteurs des PDS un outil de lancement de projet grâce aux ateliers « chanson » et « décoration de bus » et un outil redynamisant un projet en cours (ateliers « arts plastiques »). Les ateliers « médias » peuvent quant à eux se situer aux deux étapes ou être utilisés dans une phase d'évaluation.
2. Sensibiliser, par le biais d'activités créatives et ludiques, les enfants à la problématique des déplacements domicile-école dans une perspective de mobilité douce (pédibus, vélo, bus).
3. Interpeller l'ensemble des adultes concernés (parents, enseignants, autorités locales, riverains,...).
4. Créer un esprit convivial garant de la pérennité de l'expérience.

Mise en œuvre

Avec l'aide d'artistes, d'animateurs professionnels et la collaboration des enseignants, les enfants (généralement de 6 à 12 ans mais l'extension est possible aux 4-6 et aux 12-18) ont l'occasion de :

- composer des chansons (paroles et musique) sur le thème de la mobilité ;
- réaliser des reportages sur les PDS ;
- créer des œuvres graphiques ou plastiques, soit pour sensibiliser la communauté éducative ou les riverains à la mobilité, soit pour baliser leurs circuits pédestres ou cyclistes (arrêts, fléchage, horaires, etc.) ou encore pour favoriser la circulation à l'intérieur de l'école ;
- décorer un bus appartenant à l'école ou circulant sur des lignes régulières.

Ce sont les responsables des PDS qui font connaître à leurs partenaires (écoles ou responsables d'activités parascolaires) les possibilités d'intervention de notre asbl.

Une première rencontre sert à préciser le projet et permet de choisir un artiste-intervenant adéquat.

Les ateliers se déroulent de la façon suivante :

1. Animations « chansons » et « médias » : 3 séances de 90 minutes rapprochées dans le temps.
2. Animations « arts plastiques » : 4 séances de 90 minutes précédées d'une visite de l'artiste-animateur, indispensable pour découvrir le site et envisager les modalités pratiques.
3. Animations « décoration de bus » : 6 séances de 150'.

Une présentation publique est importante, tant pour valoriser la création des enfants que pour interpeller les adultes : inauguration officielle des balises implantées « in situ » et/ou des bus décorés, publication des reportages dans le journal de l'école, dans la presse locale, présentation des chansons lors de l'une ou l'autre fête...



Les partenaires

Les responsables de chacun des plans de déplacements scolaires, les propriétaires des autobus, les sociétés de transport, les artistes, les enfants, les enseignants, les directions d'école et les pouvoirs politiques locaux.

Les résultats atteints

De janvier 2004 à juin 2005, le Festival de l'Enfance a mis sur pied dans 17 communes (dont Châtelet, Chimay, Durbuy, Ecaussines, Estinnes, Gesves, Incourt, Jambes, Libramont, Spa, Spy, Tamines, Thuin et Visé) impliquées dans des plans de déplacements scolaires 96 cycles d'animation musicales, plastiques ou journalistiques. Plus de 60 chansons ont été créées, 7 classes ont écrit des articles sur la thématique de la mobilité et 13 bus décorés ont circulé - ou circulent encore - durant au moins trois mois sur la voie publique.

Les traces des ateliers « arts plastiques » sont diverses : jeux de mobilité dans une cour de récréation à Ottignies, implantation de signalétique aux alentours des écoles de Gesves et de Louvain-la-Neuve, balises de pedibus à Heyd, Estinnes et Visé,...

Les freins et les solutions pour y remédier

Changer les habitudes de déplacement n'est pas chose facile. Cela nécessite une action de sensibilisation d'envergure de tous, enfants et adultes et, de plus, chaque action doit être bien adaptée aux spécificités de terrain



Les moyens financiers

Le projet a été pris en charge par le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne via trois conventions pour un total de 100.375 €. En outre, les sociétés de transport et les propriétaires de bus ont mis gracieusement leurs véhicules à disposition et les communes sont intervenues pour le placement in situ des balises réalisées.

Date de création

Création de l'asbl en 1985

Contact :

Colette FORIR - Daniel BURY

asbl « Festival International de l'Enfance et de la Jeunesse »

T./Fax : 02/734.49.47

festival.enfance@yucom.be

9, Avenue A. Demeur

1060 Bruxelles

LE BREVET DU CYCLISTE

Objectifs

Autonomie : améliorer le degré d'autonomie de telle sorte que l'enfant utilise le vélo comme moyen de déplacement pour aller à l'école, au centre sportif, etc

Responsabilisation : entraîner un comportement citoyen et de sécurité dans la circulation et développer le sens des responsabilités (aptitudes et acquisition des compétences cette fois-ci dans la circulation, comme pour le brevet de natation).

Santé physique : améliorer l'état général de santé physique et développer des aptitudes en psychomotricité et gestion de l'effort

Développement de soi : renforcer une image positive de soi et goûter au dépassement de soi

Environnement et cadre de vie : développer la réflexion et l'action sur son milieu de vie, ainsi qu'une réflexion quant aux modes de déplacements différents de celui de la voiture

Mise en œuvre

Une formation de plusieurs jours durant l'année scolaire est proposée aux élèves de 5^{ème} primaire. Elle se termine par le passage d'un test dans la circulation avec l'obtention du brevet du cycliste, si l'enfant réussit l'ensemble des épreuves.

La formation et les tests portent sur 4 points précis :

1. La sécurité routière (connaissance des règles de priorité, sensibilisation à la conduite défensive) et le code de la route (principaux panneaux de signalisation).
2. La connaissance des équipements et la vérification de l'état du vélo. C'est pourquoi il est demandé que l'enfant apporte le sien préférentiellement.
3. La maîtrise du vélo en terrain privé se fait au moyen d'une piste d'habileté et du test « Pauwels ». La formation se poursuit par un déplacement en groupe dans la circulation où sont abordés concrètement les règles qui régissent la circulation.
4. La maîtrise du vélo dans la circulation avec des exercices individuels dans la circulation. Comme test, les enfants suivent un itinéraire déterminé préalablement autour de l'école et ils sont observés à plusieurs endroits du parcours par les organisateurs (la police, les enseignants, les échevins, les parents) et sont évalués sur leurs aptitudes et leur comportement.

Jusqu'à présent, les premiers Brevets se sont faits sur base d'écoles connues pour leur vélocyclisme ou portées volontaires.

Les conditions pour une pérennisation du projet reposent sur les points suivants :

1. l'école doit accepter le cursus complet, ce qui implique plusieurs heures de cours,
2. les professeurs doivent suivre la formation volontaire Macro de 2 jours à l'IFC (IBSR/Pro Velo),

la deuxième année, les professeurs prennent le projet en charge (instituteurs, prof d'éducation physique, éducateurs) mais un animateur Pro Velo anime la partie dans la circulation et est présent pour le passage du brevet. La troisième année, l'école prend tout en main avec les partenaires de son choix.

Les partenaires

- Responsable de la formation et personne de contact : Formateurs de Pro Velo
- Matériel didactique et pédagogique : IBSR
- Condition : engagement de la part des enseignants et de la direction
- Le jour du passage du brevet : aide des parents, de la ZP, du personnel communal
- La Région finance Pro Velo, gratuitement pour l'école durant la phase expérimentale

Les résultats atteints

Années 03-04 : 4 classes

Années 04-05 : 16 classes (en tout 450 élèves)

Années 05-06 : 32 classes prévues



Les freins et les solutions pour y remédier

Le nombre d'heures à y consacrer (5 à 6 heures max) pour la théorie et (16 à 20 heures max) pour la pratique. C'est un choix. Les heures de pratique vélo peuvent rentrer dans le cadre du cours d'éducation physique et les autres heures dans le cadre de l'approche de la sécurité routière. Pour le déroulement, certains choisiront de le faire en une ou deux semaines, d'autres sur toute une année scolaire, en atelier par exemple. Les enfants doivent avoir leur vélo pour plus de facilité et permettre une meilleure connaissance de leur moyen de déplacement

Pour un résultat plus positif : les communes doivent prendre part au projet.

Date de création

Février 2004

Contact :**asbl Pro Velo**

Service éducatif

T: 02/517.17.68 - 02.502.73.55

veloeducation@provelo.be

SCHOOLPOOL

Objectifs

Schoolpool est une variante du covoiturage ou carpooling. Si le covoiturage vise les employés des entreprises, schoolpool fait appel aux étudiants et aux écoliers et plus particulièrement à leurs parents. On veut ici « apparier » des personnes venant en voiture à l'école et qui ont un bout de chemin en commun.

La finalité du projet vise l'amélioration des conditions de circulation aux abords des écoles et la délimitation d'un périmètre de sécurité plus vaste.

Mise en œuvre

Grâce à schoolpool et à sa promotion, Taxistop souhaite réduire de manière efficace le flux des voitures aux abords des écoles. Ce projet implique aussi une campagne de sensibilisation auprès des parents qui se garent bien souvent de manière "sauvage".

Une campagne de promotion est tout d'abord réalisée pour présenter Schoolpool aux écoles. Les écoles intéressées par ce système doivent ensuite adhérer à la base de données de Schoolpool.

Trois réunions préparatoires sont organisées avec les écoles ayant marqué leur intérêt pour le projet. Pendant les réunions les points suivant seront pris en compte :

1. phase d'initiation: présentation des objectifs du Schoolpool, démarrage et suivi du projet (différentes phases).
2. phase de préparation: implanter les données de l'école dans la base de données, mettre en place la promotion, mettre en place le planning, fixer les responsabilités.
3. phase de formation: formation de coordinateurs à la promotion et au développement de Schoolpool; formation à la gestion de la base de données.
4. phase d'évaluation: évaluation partielle du fonctionnement du Schoolpool et discussions sur le développement et la poursuite du projet dans les écoles.

Les résultats attendus

Le projet schoolpool est dans sa phase préparatoire. Les résultats ne sont pas encore quantifiables mais seront proportionnels au taux de confiance que les parents porteront au projet. Une bonne communication et une bonne compréhension de l'outil informatique seront nécessaires afin de gagner cette confiance et de pouvoir dès lors inscrire les premiers participants.

Les moyens financiers

Taxistop est la seule asbl pour le moment qui organise ce type de projet. Taxistop est totalement subventionné pour la mise en place de ce projet par le cabinet Smet. Des supports techniques et promotionnaires (affiches – dépliants – cdrom) sont disponibles pour tous les participants.

Date de création

2004

Contact :

TAXISTOP

David Doumont, Directeur de projet

T: 02/ 227 93 04

Fax : 02/ 223 22 32

dad@taxistop.be

Rue Fossé aux Loups 28

1000 Bruxelles

GÉNÉRATION TANDEM SCOLAIRE

Objectifs

Ce projet pilote, étalé sur 2 années, vise à mettre en place, entre une école primaire et une école secondaire « voisine », un parrainage scolaire à vélo d'un enfant par un adolescent du secondaire supérieur.

Les objectifs poursuivis sont multiples :

1. favoriser les déplacements quotidiens courts (domicile-école) à vélo ;
2. développer l'autonomie et la responsabilité des jeunes ;
3. faire émerger une dynamique citoyenne à une échelle locale (communale)

Un adolescent du secondaire supérieur encadre à vélo un enfant du primaire sur le chemin de l'école (l'adolescent prend en charge et accompagne l'enfant depuis son domicile jusqu'à son école).

Pourquoi ?

- de nombreux enfants adorent rouler à vélo et souhaiteraient utiliser ce moyen pour se rendre à l'école, risque qui n'est souvent pas accepté par les parents (manque de sécurité et d'encadrement);
- le ramassage scolaire à vélo a fait ses preuves mais a ses limites (disponibilité d'un adulte dont dépendent plusieurs enfants);
- les adolescents sont enthousiastes et peuvent être tout à fait responsables sur un projet à long terme (expérience de « Je me déplace malin, et vous ? »)



Mise en œuvre

La mise en place d'un tel projet nécessite au minimum :

- Volonté de la direction.
- Engagement d'instituteurs et de professeurs « porteurs » au sein de chaque établissement.
- Motivation personnelle des jeunes
- Formation des adolescents à l'encadrement à vélo.
- Formation des enfants à la conduite à vélo.
- Implication de la police locale pour le tracé des « itinéraires sécurisés ».
- Communication du projet auprès de l'Echevin de la Mobilité et/ou de la Jeunesse et suivi du projet par une personne de son administration (conseiller en mobilité ?).
- Rédaction et signature d'une charte (reprenant des infos claires sur trajet emprunté, responsabilité limitée des ados, assurances, etc.).

Les résultats attendus

- ⇒ 30 « tandems » engagés la première année qui continuent l'expérience cette année scolaire,
- ⇒ mobilisation de nombreux acteurs locaux (enseignants, parents, police, administration communale,...)

Les partenaires

- Empreintes asbl, initiatrice de GTS peut être la coordinatrice du projet.
- Des partenaires privilégiés pour les formations et information : Pro Vélo, Ecole Wallonne de Moniteur Vélo-Ecole, IBSR,...

Les freins et les solutions pour y remédier

La crainte des parents (des enfants du primaire) peut être soulagée de différentes manières:

- organiser une sortie vélo avec moniteur,
- organiser une rencontre conviviale avec les « parrains » (qui encadreront leurs enfants) pour amener un climat de confiance,
- communication et discussion des itinéraires avec les parents

Les assurances :

- s'assurer de l'assurance contractée par l'école (elle doit couvrir les étudiants sur le trajet de l'école)
- contracter, via l'école, une assurance complémentaire : extension groupée (qui couvre tout accident sans tiers)

La disposition et l'engagement des instituteurs ou professeurs (cela demande une implication personnelle) constitue une condition de base à la réussite du projet et se passe sur base volontaire

Génération Tandem Scolaire



Les moyens financiers

Soutiens octroyés pour 2 ans par le Fonds Electrabel de la Fondation Roi Baudouin et par la Région Wallonne.

Date de création

Septembre 2004

Contact :

Empreintes asbl

T.: 081/22.96.28

Rue Godefroid 44

5000 Namur

www.empreintesasbl.be

LE PÉDIBUS, L'AUTOBUS PÉDESTRE

Objectifs

De plus en plus d'enfants ont des problèmes de poids liés au manque d'activités physiques et des problèmes d'asthme liés à la pollution. Nous savons également que jusqu'à l'âge de 10-11 ans, l'enfant n'a pas la perception du danger. Par ailleurs, 30% des émissions de CO2 émanent du trafic routier. Il a été établi que l'accompagnement des écoliers en voiture aggravait la pollution à proximité des écoles ; De plus, dans une circulation lente, les niveaux de pollution sont plus importants à l'intérieur de la voiture qu'à l'extérieur. Un autre problème est le cercle vicieux dans lequel entrent les parents en développant un sentiment subjectif d'insécurité qui les oblige à faire le trajet en voiture, augmentant par là le nombre de voitures, et donc l'insécurité aux abords des écoles. Sentiment « subjectif » parce que les études ont montré que les accidents survenant sur le chemin de l'école se passaient plus fréquemment près du domicile que devant l'école.

A tous ces griefs le Pédibus apporte des solutions :

- L'activité physique, outre ses bienfaits déjà connus et reconnus, améliore la capacité d'apprentissage et aide à développer la concentration. L'enfant arrive alors en forme à l'école, il est plus calme et attentif.
- Ce bus pédestre conscientise l'enfant aux problèmes de sécurité et aux dangers de la route. Celui-ci acquiert ainsi les bons réflexes et sera donc autonome plus rapidement.
- La marche est un moment privilégié à partager avec les parents et les copains, ou tout simplement pour 'se retrouver'. Les enfants se socialisent en fréquentant d'autres enfants et développent ainsi la confiance en eux-mêmes.
- Aller à pied entraîne moins de trafic et de stationnements anarchiques aux abords des écoles, donc une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. Moins de pollution, moins de bruit, moins de stress, un environnement plus agréable, une relation privilégiée avec l'enfant, etc. contribuent pleinement à une meilleure qualité de vie.
- Le ramassage scolaire décharge les parents de la tâche quotidienne d'accompagnement. En effet, participant au Pédibus environ une fois par semaine, les parents récupèrent un temps précieux.

La définition du Pédibus

Pédibus, le bus pédestre, est un accompagnement collectif qui se fait à pied. Le principe est extrêmement simple : un groupe d'enfants à partir de 4 ans est mené à tour de rôle par des accompagnateurs sur le chemin de l'école. Le parcours dure de 5 à 15 minutes.

Soit le Pédibus passe dans un quartier et, comme le bus, accueille les enfants en différents endroits d'un itinéraire prédéfini et selon un horaire fixe. Soit le Pédibus démarre d'un parking de "dépose" qui se trouve à proximité de l'école et qui permet aux parents de laisser leurs enfants en toute sécurité, tout en désengorgeant les abords de l'école.

Mise en œuvre

La mise en place d'un Pédibus s'avère aisée dès lors que l'on s'assure de la collaboration et du soutien d'un groupe de parents prêts à s'investir.

Pratiquement, voici les différentes étapes :

- déterminer les itinéraires les plus appropriés,
- définir les arrêts et les horaires,
- identifier les 'points noirs' du chemin de l'école en collaboration avec les autorités communales et y remédier de la meilleure façon,
- rencontrer les parents pour leur expliquer la démarche, répondre aux questions et apaiser les inquiétudes, mais également afin de trouver de nouveaux accompagnateurs,
- prévoir des marques de reconnaissance et de visibilité pour les élèves et accompagnateurs (casquette, dossard ou bande réfléchissantes, etc.),
- rappeler les règles élémentaires du Code de la route,
- personnaliser la signalisation avec humour.

Les partenaires

Pour mettre en place un accompagnement scolaire à pied, il est important de rassembler plusieurs acteurs : le corps professoral, la police, les enfants, la Commune, les parents...

Concernant la gestion quotidienne des *PédiBus*, la grande majorité des accompagnateurs sont des bénévoles. Parfois, la Commune met à disposition des Agents de Prévention et de Sécurité (APS) qui organisent les traversées piétonnes devant les écoles. Ces travailleurs contractuels sont engagés par la commune. Celle-ci doit avoir conclu un contrat de sécurité avec le Ministre de l'Intérieur. Le Gouvernement interviendra dans le coût salarial et octroiera des réductions de cotisations ONSS (pour en savoir plus, il faut contacter le FOREM).

Les freins et les solutions pour y remédier

Quelques contraintes peuvent mettre en péril la réussite du *PédiBus*. Mais à tout problème existent plusieurs solutions...

Il est difficile de pérenniser l'action faute de bénévoles réguliers. Certains parents conduisent déjà leurs enfants à pied, il leur est donc loisible d'en accompagner un plus grand nombre. D'autres parents sont au foyer, ils peuvent consacrer un peu de leur temps pour encadrer les enfants.

Certains mettent en avant la météo. Le problème est facilement résolu avec des vêtements adéquats. Par ailleurs, le parcours dure moins d'un quart d'heure.

Certains cartables affichent jusqu'à 33% du poids de l'enfant, alors qu'il ne devrait pas dépasser 10%. Le cartable doit être léger et de préférence porté sur le dos. L'utilisation d'un chariot ou d'un caddy est très pratique pour transporter les cartables.



Les moyens financiers

GAMAH organise des animations pour les élèves de 3^{ème} et 4^{ème} années primaires. Cette animation dure environ deux heures et se déroule en partie en classe et en partie sur le terrain. Elle s'élève à 100 € + les frais de déplacement facturés à 0,35 €/km.

En conclusion...

Le Pédibus favorise l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie des enfants tout en réactivant la solidarité entre familles et générations. C'est également un moyen de transport accessible à une grande majorité de la population, indépendamment de l'âge et du statut social. C'est donc une solution pratique, économique et conviviale.

Contact :

GAMAH asbl
Axelle FUKS

Chargée de communication

T.: 081/24 19 37

Fax : 081/24 19 50

axelle.fuks@gamah.be

www.gamah.be

10 rue Piret Pauchet

5000 Namur

« L'attention portée à la sécurité routière et à la pollution atmosphérique, la sensibilisation des parents à la santé, le souci de revitaliser la vie des quartiers, l'émergence de l'obésité, la perception par chacun des embarras provoqués par la dépose des enfants, etc. constituent un terrain favorable à la mobilisation en faveur du transfert modal de la voiture vers la marche à pied pour les déplacements scolaires ».

JOURNÉES DE PRÉVENTION « ÉCOLES » POUR LA SÉCURITÉ EN 2 ROUES MOTORISÉ

Objectifs

L'A.S.B.L. FEDEMOT a mis en place un programme de prévention et d'information à l'attention des jeunes, principales victimes des accidents impliquant des deux roues motorisés.

La conduite d'un cyclomoteur peut être moins dangereuse qu'on pourrait le croire. Il faut pour cela maîtriser les gestes qui sauvent, anticiper les pièges de la route, être informé des dangers, connaître ses droits et surtout ses devoirs.

Mise en œuvre

Pour parler de la conduite d'un deux roues motorisé, Fedemot va à la rencontre des jeunes en se rendant dans les écoles.

Elle y réunit tous les acteurs afin de donner une information théorique et pratique complète sur la conduite d'un cyclomoteur

Les partenaires

Le projet fait appel à différents intervenants, qu'il s'agisse de professionnels (motocycliste ou agent du service prévention de la police, moniteur moto-école, conseiller en assurance) ou de bénévoles, motocyclistes confirmés.

Les résultats attendus

L'Institut Technique René Cartigny à Ixelles, l'Institut Marius Renard à Anderlecht ainsi que l'Athénée Emile Bockstael notamment ont déjà bénéficié de cette formation sécurité et prévention pour les jeunes (en 2004 et 2005). Les rapports de la direction de ces établissements et de bien d'autres en Wallonie sont généralement très positifs, voire enthousiastes.

Les freins et les solutions pour y remédier

Tout d'abord, le succès de la formule pourrait générer une demande qui dépasserait les capacités de Fedemot en termes de disponibilité des membres de l'ASBL ; des solutions sont actuellement à l'étude pour parer à cette éventualité.

Ensuite, une objection classique à ce genre de formation provient de la confusion entre la sensibilisation à la sécurité en 2 roues motorisé telle que la pratique Fedemot et la promotion pure et simple des 2RM, avec incitation à l'achat, que craignent de nombreux parents d'adolescents. Une présentation correcte de nos journées « écoles » abordant les tenants et aboutissants de la formation permet d'éviter ce genre d'écueil et de rassurer tout un chacun sur le bien fondé de la démarche.

Les moyens financiers

L'A.S.B.L. FEDEMOT bénéficie de subsides octroyés par la Région Wallonne pour ses journées de prévention dans les écoles de Wallonie ; un subventionnement similaire de la Région de Bruxelles-Capitale est actuellement à l'étude pour des journées dans les écoles bruxelloises.

Le deux roues victime de son succès...

A Bruxelles, comme dans d'autres grandes villes européennes (Paris, Rome etc.), les deux roues motorisés constituent une alternative intéressante pour une meilleure mobilité.

Cependant, et les derniers chiffres en attestent, les motocyclistes et cyclomotoristes payent un lourd tribut à la route. Il est donc essentiel de sensibiliser et responsabiliser les futurs conducteurs.

La moto, le cyclo, le scooter ne sont pas dangereux en soi, il s'agit essentiellement d'adopter une attitude responsable dans la circulation. C'est ce que FEDEMOT a entrepris en mettant en place des journées « écoles ».

Contact :

A.S.B.L. FEDEMOT

Jean-Marie Jorssen, Président

fedemot@skynet.be

T.: 04/227.26.82

GSM : 0479/203 337

Visé Voie 600

4041 Vottem

Benoît Matthys, Responsable Région de Bruxelles :

benoit.matthys@skynet.be

GSM : 0475 / 704 504

ASSOCIATION DES PARENTS POUR LA PROTECTION DES ENFANTS SUR LES ROUTES

Objectifs

L'association a pour but de promouvoir la sécurité des enfants sur la route.

Le service Itinérant d'Éducation Routière a été créé en 1980 par l'asbl. Chaque année 8 enseignants (instituteurs ou régents) dispensent des cours de sécurité routière, 3 leçons par année scolaire, aux enfants des écoles (tous réseaux) des provinces de Liège, Namur et Luxembourg qui en font la demande. Chaque année plus de 30.000 enfants bénéficient des cours dans les écoles du fondamental.

Mise en œuvre

Après une formation assurée par l'A.P.P.E.R., les enseignants itinérants se rendent dans les écoles pour y donner leurs cours. Ils disposent pour ce faire d'un matériel didactique important : un lecteur DVD, +300 photos, des séquences filmées qui montrent mieux par le mouvement les risques d'accidents, des feuilles didactiques remises aux enfants, ...

Les partenaires

La Région wallonne et la Communauté française ainsi que les directeurs d'écoles qui font la demande pour recevoir les cours sont les principaux partenaires du projet.

Les freins et les solutions pour y remédier

Par manque d'enseignants, l'asbl ne peut pas répondre aux demandes des écoles situées en Brabant wallon et dans l'arrondissement de Charleroi.

Les moyens financiers

Les traitements des enseignants itinérants sont versés par la Communauté française sur base de subsides versés par le Gouvernement wallon. Toutes les autres dépenses sont à charge de l'asbl : l'achat et l'entretien du matériel, les déplacements, les frais (téléphone, correspondances, assurance RC,)

Ces dépenses sont couvertes par divers subsides ainsi que par la Province de Liège, l'IBSR, certaines communes ou encore les cotisations de nos membres. Par ailleurs, une participation de 0,5€ par enfant pour l'ensemble des 3 leçons données est demandée aux écoles.



Date de création

L'a.s.b.l.a été créée en 1965. Le Service Itinérant d'Éducation Routière a été créé en 1980.

Contact :

APPER

T./fax : 04/264.25.37

40 rue Jean-Vercheval

4040 Herstal

www.apper.be

Institut Belge pour la Sécurité Routière

Objectifs

Les objectifs principaux de la Cellule Éducation sont l'amélioration de la sécurité routière des enfants et des adolescents (jusque 17 ans), quel que soit leur mode de déplacement.

Pour atteindre ces objectifs, la Cellule travaille sur plusieurs aspects à la fois. Premièrement, un large éventail de documents d'information et didactiques sont mis à la disposition des parents et des enseignants. Ce matériel est repris dans le catalogue de l'IBSR que l'on peut obtenir sur simple demande et qui est consultable sur le site www.ibsr.be. Deuxièmement, la Cellule propose et soutient l'organisation de formations pour les enseignants. Enfin, la Cellule Education travaille en collaboration avec les Régions et les Communautés à développer des projets en éducation routière (brevet du cycliste, Plans de déplacement scolaire...).



Mise en œuvre

La cellule éducation de l'IBSR:

- conçoit du **matériel d'information et pédagogique** (des sets didactiques pour les enseignants, brochures générales sur le transport des enfants en voiture pour les parents...);
- organise des **formations pour les enseignants**. La formation Clefs pour la Route/verkeerswijzers en est un exemple. Cette formation de deux jours prépare les enseignants du secondaire à traiter avec leurs élèves les thèmes de la prise de risque routier, de la conduite sous influence, de l'agressivité, de la mobilité... La Cellule anime également en collaboration avec Pro Velo pour la Communauté française des formations pour les enseignants du primaire. Cette formation doit permettre aux enseignants de préparer les enfants au brevet du cycliste;
- participe aux **projets d'éducation routière initiés par les Régions et les Communautés**. Actuellement, la Cellule prépare une formation pour les animateurs externes au personnel scolaire (policiers, personnel d'asbl actives en éducation routière...) pour la Région de Bruxelles-Capitale. La Cellule a participé, entre autres, à la mise sur pied en Région wallonne du brevet du cycliste. La Cellule Education est également membre du groupe de travail « onderwijs » de la Vlaamse Stichting Verkeerskunde avec qui elle développe du matériel pédagogique (vidéos « Je brommer, je leven », « ...het verkeer...dat zijn WIJ ! »);
- collabore avec des **organismes privés** qui souhaitent développer un projet d'éducation routière, notamment des maisons d'édition (les éditions De Boeck « stop en route », manuel pour les 10-12 ans; Wolters Plantijn « Knipperlicht » pour le premier degré du primaire, les Editions Averbode: suppléments dans les revues Bonjour/Zonnekind, Dauphin/ Zonneland, Tremplin/ Zonnestraal);
- travaille avec des asbl dont les missions sont l'éducation routière des moins de 18 ans: Nme-Link, Pro Velo, Apper, Mobiel 21... Un exemple: l'IBSR participe au projet « Meester op fiets » avec le Fietzersbond. Des « startbaners » (demandeurs d'emploi) sont formés et envoyés dans les écoles pour aider les enseignants quand ils organisent des formations vélos;
- collabore aux comités de suivi **d'études** abordant la sécurité routière des jeunes (projet « PODO II: belevingsonderzoek autonome mobiliteit van kinderen ». Ce projet analyse la manière dont les jeunes entre 10 et 13 ans voient la circulation et s'y intègrent).

Les partenaires

- des partenaires officiels : les Communautés et les Régions (cabinets ministériels, administrations...);
- des ASBL : Pro Velo, Fietsersbond, Nme-Link, Coren, Clefs pour la Jeunesse/Leefsleutels, Mobiel 21...;
- des partenaires privés : firmes, maisons d'édition...;
- la police fédérale et les zones de police locale : l'IBSR fournit le matériel nécessaire aux cellules d'éducation routière de la Police fédérale ;

Les freins et les solutions pour y remédier

Une des principales difficultés est de diffuser le matériel informatif et didactique le plus précisément possible. C'est pourquoi, la Cellule Éducation travaille avec des organismes spécialisés qui peuvent relayer l'information : Pro Velo et le Gracq pour ce qui a trait au vélo et l'ONE, Kind en Gezin pour ce qui concerne les enfants en bas âge par exemple.

Une deuxième difficulté tient au manque d'études statistiques sur les accidents impliquant des enfants et des adolescents. Il est donc parfois difficile de cibler les outils pédagogiques.



Les résultats attendus

L'IBSR est connu auprès des enseignants et des directions d'écoles comme une référence en matière de sécurité routière. A titre d'exemple, en 2002, 60 % des écoles ont commandé le set didactique (gratuit à l'époque) pour le troisième degré du primaire.

L'IBSR tente également d'apporter la meilleure information possible aux parents. Un contact privilégié se crée avec les futurs parents durant les salons bébés (deux salons bébés ont lieu à Bruxelles par an). Depuis 2003, chaque année, 125 000 brochures « Attachons les enfants en voiture/Kinderen klikvast in de auto » sont insérées à la « boîte rose » que les jeunes mamans reçoivent à la maternité.

Les moyens financiers

Le financement et le fonctionnement de la Cellule Éducation est incluse dans la gestion de l'IBSR.

Contact :

Institut Belge pour la Sécurité Routière

T.: 02/244.15.11

Fax. : 02/216.43.42

1405 Chaussée de Haecht

1130 Bruxelles

www.ibsr.be

"ÉCOLE MOBILE ET CITOYENNE"

Objectifs

La campagne « École mobile et citoyenne » vise à stimuler la citoyenneté chez les jeunes pour une meilleure utilisation des transports publics. Elle vise aussi à sensibiliser les jeunes à la problématique de la mobilité et à l'alternative que représentent les transports publics en termes de qualité et de respect de l'environnement.

La méthode utilisée pour sensibiliser les classes est la pédagogie de projet.

Mise en œuvre

Cette campagne se déroule en 3 phases.

1. Une animation en classe sur les thèmes de l'environnement, de la mobilité et du citoyen faite en partenariat entre Coren/Nme/Stib.
2. Une visite des dépôts de la Stib à Haren visant à créer un contact et une meilleure connaissance de la Stib, de son fonctionnement et de ses agents.
3. La troisième étape consiste à accompagner les classes dans la mise en œuvre d'un projet sur la thématique de la mobilité et des transports publics. La campagne se clôture par un forum au cours duquel les écoles présentent leurs projets aux autres classes ayant participé à la campagne ainsi qu'au ministre.

Les partenaires

Cette campagne se déroule en collaboration étroite entre Coren et la cellule prévention de la Stib. Nme-link intervient dans la prise en charge des écoles néerlandophones.

Les résultats attendus

Chaque année, une quinzaine d'écoles participent à la campagne dont un tiers d'écoles néerlandophones.

L'édition 2004 en quelques chiffres :

- Nombres écoles participantes : **18** dont 13 francophones (7 secondaires et 6 primaires) et 5 néerlandophones (enseignement primaire)
- Nombre de classes participantes : **37**
- Nombres élèves sensibilisés : **700**
- Nombres d'activités pédagogiques réalisées (animations, visites, etc) : **40**
- Nombre de projets développés : **8**
- Nombre participants au forum : **+/-130**

Les moyens financiers

Le projet bénéficie du soutien financier du Ministre de la mobilité en Région Bruxelles Capitale et de la STIB dans le cadre de la politique de prévention du vandalisme dans les transports publics.

Pour la troisième édition, la campagne s'est améliorée avec un petit guide pédagogique à l'usage des professeurs sur les thématiques traitées à savoir la mobilité, l'environnement, les transports publics et la Stib, et enfin le vandalisme.

Cette brochure est disponible pour les enseignants.

Contact :

COREN asbl

35, rue van Elewijck
1050 Bruxelles
T./fax : 02/640.53.23
info@coren.be
www.coren.be

Contact :

Nme-link vzw
171/3, rue Royale
1210 Bruxelles
T. : 02/209.16.37
fax : 02/209.16.31
info@nme-link.be

LA ROUTE ÉDUCATIVE

Objectifs

L'idée maîtresse de ce parcours est de provoquer un changement durable des attitudes pour devenir un parfait piéton !

Comme mentionné sur le panneau de départ du circuit, « plus qu'un simple apprentissage du code de la route, l'objectif du parcours est « d'identifier les situations de dangers, de les analyser, d'apprendre à se connaître pour mieux savoir adopter les comportements qui permettront de se déplacer en toute sécurité et en toutes circonstances ».

Le parcours est organisé de telle manière que le professeur ou l'assistant prévention et sécurité puisse le suivre sans l'assistance de la police de la zone.

Il est continuellement ouvert aux écoles et représente de ce fait une plus-value pédagogique.

Un projet complet

Education civique : développer le sens des responsabilités, l'autonomie de l'enfant ;

Esprit analytique : améliorer son analyse de la voirie et sa capacité à faire les bons choix ;

Géographie : apprendre à l'enfant à s'orienter ; à se repérer sur une carte

Autonomie : être capable de se déplacer seul et en groupe sans se mettre en situation de danger.



Mise en œuvre

Il s'agit d'une piste pédagogique en situation réelle partant des maisons communales respectives pour y revenir 45 minutes plus tard. Il est pédestre et a été créé dans le but d'anticiper les déplacements par un apprentissage suivi et progressif de la rue par un enfant de 10 - 12 ans. Vers cet âge-là les enfants revendiquent une certaine autonomie dans leurs déplacements. Il faut dès lors qu'ils y soient préparés.

Les enfants reviennent après avoir fait connaissance avec le monde de la rue et une série de situations (piétons, cyclistes, transports en commun et automobilistes). Les thématiques du parcours de Schaerbeek ont été élargies aux PMR et à la réglementation zone résidentielle.

Un manuel d'exercices pour les élèves ainsi qu'un guide d'instruction à l'attention des moniteurs est distribué au début du parcours.

Le manuel d'exercice comporte 9 fiches ainsi qu'une carte du circuit à parcourir et accompagne l'enfant sur le terrain. L'adulte peut approfondir les situations rencontrées grâce aux conseils du manuel d'instruction.

La méthodologie proposée est la suivante : le parcours qui comporte 9 situations reprend les situations fréquemment rencontrées dans la circulation et susceptibles d'être dangereuses. Le manuel d'instruction pour adultes est plus détaillé et permet au professeur de prolonger l'apprentissage en classe une fois le circuit parcouru et d'évaluer les connaissances de l'enfant. Un petit personnage bien sympathique, 'Popol' est présent sur chaque fiche pour accompagner l'enfant et lui prodiguer les bons conseils.

Tout au long du circuit, les enfants sont amenés à s'interroger à chaque point d'arrêt, les exercices présents sur chaque fiche et les conseils de Popol, aident l'enfant dans ce sens.

A la fin du parcours, les enfants reçoivent le Diplôme du « parfait piéton », signé par le commissaire de police en charge du projet. Soixante enfants ont inauguré le parcours de Schaerbeek à l'occasion de la « Semaine de la Mobilité » en septembre 2005 et ont reçu leur diplôme des mains du Bourgmestre.

Les partenaires

- Le service Eco-conseil de la commune.
- Le service Mobilité de la commune.
- Le service Instruction publique de la commune.
- Les APS de la commune (Les APS sont associés au projet de façon à assurer au moins 2 parcours écoles/mois. Cela le dynamise et une surveillance du parcours est assurée).
- La Direction circulation de la zone de police 5344.
- L'IBSR.

Les résultats atteints

A Evere, 1700 enfants ont déjà reçu un diplôme.

Les freins et les solutions pour y remédier

Chaque année, il faut malheureusement renouveler la fabrication de panneaux abîmés (ce qui peut occasionner des coûts élevés) et revoir les fiches d'exercices suite à des changements de signalisation ou de travaux sur le parcours.



Les moyens financiers

Le projet bénéficie du soutien de la RBC.

Date de création

Pour Evere : 22/09/04 - Pour Schaerbeek : 22/09/05

Contact :

Vanessa Poncelet et Victor Michaux
Direction Circulation de la Zone Nord
Maison communale d'Evere
Square Hoedemaekers, 10
1140 Evere

BRIGADE CYCLISTE

Date de création : 2002

Communes

Objectifs

- Exercice physique et acquisition d'une certaine indépendance physique et mentale ;
- Maturité nécessaire pour se débrouiller dans le trafic ;
- Moins d'enfants conduits en voiture, moins de pollution atmosphérique, gain de temps pour les parents, mode de transport plus économique.

Mise en œuvre

L'action a débuté en 2002 suite à un appel à projets du Secrétaire d'Etat à la Mobilité. Suite à cela, la coordinatrice APS à cette époque, a envoyé une enquête mobilité aux enfants des écoles ixelloises. Une sélection a été opérée sur base des réponses (domicile par rapport à l'école et par rapport à un parcours possible, âge, etc..).

Depuis mars 2003, les Assistants de Prévention et de Sécurité accompagnent matin et soir, selon un horaire et un parcours établis, des enfants d'un point proche de leur domicile jusqu'à leur école.

6 écoles, en 2005, participent au « ramassage » scolaire.

Il s'agit des écoles du Bois de la Cambre, des Jardin d'Elise, de Saint Joseph, de Saint-André - Saint-Philippe et la nouvelle pour cette année la Lutgaardischool. Deux équipes partent tous les matins d'une part de la place Fernand Cocq et d'autre part du pont du Gerموir.

3 APS assurent la sécurité, un 4^{ème} va se joindre au groupe début novembre 2005. Il y a 25 enfants inscrits. Tous les jours, les APS accompagnent entre 6 et 15 enfants. Les deux rangs se rejoignent devant l'Hôpital d'Ixelles pour continuer la route ensemble

Un impératif : le « ramassage » scolaire doit rester une activité ludique, il s'adresse aux enfants de 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaires.

Afin de remercier et de féliciter les enfants, les APS ont réalisé un badge avec le nom de l'enfant, son école et le nombre d'années de participations à cet accompagnement.

L'opération s'arrête du 1er novembre à début mars, en raison des conditions climatiques moins propices.

En septembre 2005, un deuxième circuit a été créé pour desservir les écoles Tenbosch et Ma campagne (temporairement, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité) (Voir fiche « Ça marche à Ixelles »).

Les partenaires

APS, parents, Pro-vélo pour la formation à l'accompagnement, un professeur de l'école comme personne ressource.

Les résultats atteints

Bilan de l'année en 2005 :

- présence plus régulière des élèves et investissement plus important des parents,
- plus grande aptitude des enfants qui participent au ramassage à se déplacer dans la ville. Les APS le constatent notamment lors du passage du brevet cycliste,
- acquisition de réflexes et d'initiatives,
- développement de l'esprit d'équipe.

Les freins et les solutions pour y remédier

Le manque de personnel est un handicap au projet, seulement 1 accompagnateur pour 6 enfants

Il faudrait par ailleurs disposer de plus de matériel gratuit à mettre à disposition (vélo ou réparation gratuite de vélo) pour les plus démunis.

Enfin, il est important de constater que le développement et la pérennisation du projet passent par une participation renforcée des parents dans l'organisation et la gestion du ramassage.

Les moyens financiers

Six vélos ainsi que le matériel destiné aux APS ont été financés par le Cabinet du Secrétaire d'Etat à la mobilité. Les enfants reçoivent une chasuble fluorescente et un casque de l'asbl Pro-vélo.

Contact :

Coordination APS
T.: 02/ 515.77.83-85
rue du Nid, 7
1050 Ixelles

LE CIRCUIT ÉDUCATIF CYCLISTE

Objectifs

Ce circuit a pour objectif d'indiquer les règles à suivre et d'aider à éviter les embûches de la circulation. Tout au long du parcours, de judicieux conseils sont prodigués. Il suffit de suivre les flèches. Ce circuit s'adresse à tout cycliste, enfant accompagné compris.

Mise en œuvre

Le projet a nécessité la création et mise en place d'un circuit cycliste de 8km, démarquant de la Maison communale et prévoyant 11 haltes devant des panneaux d'information. Les 11 panneaux conseillent et informent tout au long du parcours.

Au point de départ, le premier panneau mentionne les 10 commandements du cycliste, ensuite se succède une série d'informations en fonction des situations rencontrées. Le 4^{ème} arrêt permet en outre aux enfants de s'exercer à effectuer les manœuvres utiles dans la circulation ainsi qu'à tester les freins. S'ensuivent des recommandations sur la manière de se placer dans la circulation, sur les pièges à éviter ou encore sur le code de la route du cycliste.

Un panneau aborde la question du ramassage scolaire à vélo et propose des renseignements pratiques pour y participer.

Pour clore le circuit, un dernier panneau aborde la réglementation SUL et donne des informations sur le sas à vélo.

Un manuel reprend toutes les situations et le plan du circuit est disponible sur le site Internet: www.evere.be.

Un diplôme est distribué à la fin du parcours.

Les partenaires

- Service Urbanisme – Environnement de la commune
- Service Mobilité de la commune
- Cellule prévention (APS) de la commune
- Direction Circulation de la Zone Nord
- IBSR
- Pro-vélo
- Gracq

Les résultats atteints

Le circuit a été inauguré le 21 septembre 2005, à l'occasion de la « Semaine de la Mobilité ».

Les moyens financiers

Le projet bénéficie du soutien de la RBC



Contact :

Vanessa Poncelet et Victor Michaux
Direction Circulation de la Zone Nord
Maison communale d'Evere
square Hoedemaekers, 10
1140 Evere

OPÉRATION BOB

Objectifs

- Accroître l'impact de l'action « BOB », donc en augmenter la visibilité afin que la prévention soit plus efficace ;
- Mener des actions de prévention sur les dangers de la consommation d'alcool au volant ;
- Informer les automobilistes sur les Alcotests, devenus les éthylomètres, ainsi que sur les risques encourus en cas de sanctions suite au dépassement du taux d'alcool autorisé (radiation des assurances, amendes, déchéance du permis de conduire...).
- Renforcer la collaboration entre la Zone de Police de Bruxelles/Ixelles et le service des APS.

Le but est de sensibiliser un public de jeunes entre 18 et 25 ans, à une date proche d'animations estudiantines (St-Nicolas) et des fêtes de fin d'année.

Mise en œuvre

Sur le terrain : 5-6 agents de police, 2 hôtesse de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, 1 bénévole des Responsible Young Drivers, et les 18 APS de la Commune d'Ixelles.

Le Bus BOB de l'IBSR, qui est un simulateur de conduite en état d'ivresse, est présent. Les lunettes spéciales vision troubles « Fatal Vision » des RYD, la voiture tonneau de la Police Fédérale, la voiture crash-test, un « reflex-test » disposé sur une moto de la police de la Zone de Police Bruxelles/Ixelles, ainsi qu'un combi de la zone de Police destiné à une explication sur les Alcotests sont également sur place.

Les partenaires

Le projet est mené en collaboration avec :

- l'IBSR,
- les RYD,
- la Zone de Police de Bruxelles - Ixelles,
- les APS,
- l'Université Libre de Bruxelles pour le site.

Les moyens financiers

Ce projet est financé par le Contrat de Société et de Prévention de la Commune d'Ixelles.

Date de création

Création en 2002 (date de l'événement 1er décembre)

Contact :

Coordination APS
T.: 02/ 515.77.83-85
rue du Nid, 7
1050 Ixelles

"ÇA MARCHE À IXELLES"

Date de création

Création entre juin et septembre 2005

Communes

Objectifs

La commune d'Ixelles a répondu à l'appel à projet de la semaine de la mobilité 2005, et a souhaité sensibiliser 3 écoles ixelloises à la mobilité et à la sécurité sur le chemin et aux abords de l'école.

Ce projet s'inscrit dans l'objectif poursuivi par la commune de mise en place d'un véritable Plan de déplacement scolaire en partenariat avec les écoles intéressées. Ce plan vise d'une part à aider les écoles à résoudre leurs problèmes de sécurité et mobilité aux abords des établissements scolaires et d'autre part à entrer dans une démarche globale de mobilisation des parents et élèves vers une autre mobilité.

Mise en œuvre

Le projet a démarré en juin 2005 avec 3 écoles de différents réseaux (Ma Campagne, Tenbosch et De Wimpel) se situant aux alentours de la Place du Châtelain. La mobilisation des élèves, parents, enseignants et directeurs des écoles a constitué une première étape primordiale en vue de les impliquer dès le début dans la mise en place du projet.

L'idée du projet est de créer une zone de dépose-minute sur la place du Châtelain afin que les parents y trouvent une alternative possible au parking sauvage devant l'école. Ce projet s'accompagne aussi de la mise en place d'un pédibus et d'un vélobus partant de Saint-Gilles jusqu'à deux écoles primaires (Ma Campagne et Tenbosch).

Les partenaires

Le service de l'instruction publique de la commune,
 Le service de la mobilité et les conseillers en mobilité de la commune,
 Le service des affaires néerlandophones de la commune,
 Les APS pour l'accompagnement des élèves à pied et à vélo
 L'asbl **Coren** pour l'organisation et la coordination générale du projet,
ProVelo pour la définition de l'itinéraire vélo, la formation des accompagnateurs, l'information des parents et l'accompagnement du rang pendant la semaine de la mobilité.
Gamah pour la sensibilisation des élèves à la marche à pied, et à la sécurité routière.
Le festival de l'enfance pour la réalisation d'activités ludiques avec les enfants et l'animation de la place du Châtelain,.
Nme-link pour la sensibilisation du public scolaire de l'école néerlandophone.
Les parents et/ou associations de parents des différentes écoles dans l'accompagnement des élèves au rang à vélo et des pédibus.

Les résultats atteints

Le succès du projet a différé d'une école à l'autre. Toutefois, en cours d'action, le nombre global d'élèves présents place du Châtelain et dans le rang a été grandissant, témoignant de l'intérêt croissant des acteurs pour le projet. Depuis la fin du projet, certains parents se sont montrés d'ailleurs intéressés par la pérennisation des pédibus et du vélobus depuis St-Gilles. D'autres ont renouvelé leur demande pour l'utilisation du logiciel de covoiturage taxistop.

Les freins et les solutions pour y remédier

La pleine réussite du projet devrait idéalement reposer sur une analyse précise du contexte de mobilité de chaque école afin que le projet soit bien adapté à chaque école et qu'elle y trouve une réelle alternative à la voiture individuelle ou au parking irresponsable devant les écoles. Les craintes des parents pour la sécurité de leurs enfants peut constituer un frein à la mise en place d'un tel projet, d'où l'importance d'un accompagnement efficace et fiable. A partir du moment où un système d'accompagnement des élèves tant à pied qu'à vélo est mis en place et peut fonctionner à long terme, et qu'une bonne information est donnée aux écoles et aux parents, le projet peut tout à fait s'envisager à long terme.

Les moyens financiers

Subvention de la Région bruxelloise, permettant le financement des asbl partenaires et du matériel nécessaire.

Contact :

Nine Muret, service instruction publique
 Commune d'Ixelles
 1050 Bruxelles

Amélie Grégoire, Coren asbl
 rue Van Elewijck, 35
 1050 Bruxelles

"BOBBY" SE REND À L'ÉCOLE

Objectifs

Le projet vise à sensibiliser les enfants aux dangers de la route et à leur inculquer la notion suivante : " En toutes circonstances, je suis toujours prudent et je fais toujours attention ".

Mise en œuvre

Bobby est un petit personnage sympathique de dessin animé qui évolue dans un cadre réaliste et ludique adapté aux enfants âgés de 6 à 12 ans. Par ce programme l'enfant est confronté à différentes situations qu'il est susceptible de rencontrer sur le chemin de l'école. A chaque obstacle que rencontre Bobby, les enfants sont interrogés à tour de rôle sur le bon comportement à adopter. Un présentoir avec des boutons réponses est utilisé comme moyen d'expression et est intégré dans la borne informatique mobile apportée par la zone de Police. Ce système permet une réponse facile par oui ou par non, il utilise des couleurs et des formes différentes laissant ainsi la possibilité aux daltoniens et aux moins-valides de participer.

Des cahiers (supports) permettent d'aider les enseignants à développer et approfondir en classe des points particuliers qui leur sembleraient importants.

Les partenaires

Il s'agit d'une initiative du service Jeunesse et prévention de la zone de police Midi sur base d'un projet existant dans la zone de Wavre avec l'aide de l'ASBL BOBBY. Le projet a été mis en place dans la zone en accord avec les Bourgmestres des trois communes d'Anderlecht, de Forest et de Saint-Gilles.

Outre le service Jeunesse et Prévention de la zone, la collaboration s'étend aux échevins de l'instruction publique, ainsi qu'aux APS en fonction devant les écoles visitées.

Les résultats atteints

Le projet pilote a été mis en place dans 6 écoles de la zone qui ont émis un avis positif sur l'impact de Bobby sur les élèves. Le projet a également permis de mettre en place une piste d'habilité et de sécurité soutenue par le chef de zone. Elle est actuellement en construction.

Pour l'année scolaire 2005-2006, après traduction des différents supports, le projet a été étendu aux écoles néerlandophones, la traduction ayant été faite par le service jeunesse et prévention.

Les freins et les solutions pour y remédier

De nombreuses questions se posent encore.

En ce qui concerne les budgets : qui va continuer à prendre en charge le budget octroyé pour les cahiers ? L'Instruction publique, le fonds des amendes, ... ?

Une fois la piste mise en place, comment les élèves vont-ils s'y rendre ?

En bus scolaire ? Via une sociétés de location de bus ? Par l'intermédiaire d'une collaboration avec la STIB ?

La zone va-t-elle dégager à long terme du personnel dans le projet de manière à assurer tant le cours théorique que l'aspect pratique de la formation?

Des questions restent donc ouvertes et des solutions sont d'ores et déjà envisagées par le service jeunesse et prévention pour assurer la durabilité d'un projet prometteur.

Les moyens financiers

Initialement financé par la zone Midi, Bobby est actuellement financé par le fonds des amendes.

Date de création

septembre 2004

Contact :

Sonja Baert, CP

Service jeunesse et prévention

T.: 02/559.80.3

fax : 02/559.80.16

poland.1070@irisnet.be

Rue Démosthène, 36

1070 Anderlecht

PARC DE CIRCULATION DE LA POLICE DE BRUXELLES CAPITALE IXELLES

Objectifs

Cours théoriques et pratiques sur la sécurité routière dispensés dans les écoles primaires (pour les enfants de 6 à 12 ans).

Mise en œuvre

Le parc de circulation existe depuis 25 ans et est utilisé annuellement par plus de 10.000 enfants, uniquement par les écoles qui en font la demande. La première partie de la formation repose sur des cours théoriques, adaptés à l'âge et au niveau de l'enfant, relatif à la sécurité routière. La seconde partie consiste à passer de la théorie à la pratique via le parc de circulation installé dans la cour de récréation.

La formation dans une école dure environ 2 à 3 semaines et est dispensée tous les 2 ans dans la même école:

- **théorie** : 1 heure de cours pour la 1^{ère} et la 2^{ème} année, 2 heures de cours pour la 3^{ème} et la 4^{ème} année et 3 heures de cours pour la 5^{ème} et 6^{ème} année. Des promenades dans les environs de l'école sont également organisées pour apprendre aux enfants comment traverser et leur attention est tout particulièrement attirée sur les points sensibles dans les environs de l'école.
- **pratique** : se compose de feux de circulations miniature ainsi que tout le nécessaire pour reproduire la situation réelle d'un carrefour et de la rue avec passage pour piétons. Ils occupent le parc par groupe de 12 enfants pendant 1 heure.

Les résultats atteints

Environ 12.500 enfants suivent les cours chaque année. Les cours sont gratuits et sont prodigués en français et en néerlandais

Les freins et les solutions pour y remédier

Il faut suivre les enfants régulièrement et sur plusieurs années pour qu'ils progressent au niveau de la sécurité routière aussi bien en théorie qu'en pratique, ce qui implique un travail de longue haleine.



Les moyens financiers

Le matériel appartient à la Police de Bruxelles-Capitale/Ixelles et est entretenu par la Police elle-même. L'IBSR octroie au projet un budget de 500€/an et fournit également les dépliantés adéquats.

Contact :

Inspecteur D'Hoker Chantal
Police Bruxelles Capitale Ixelles
Parc de Circulation
T.: 02/279.83.81

LES PATROUILLEURS SCOLAIRES

Objectifs

Les abords d'une école ont toujours été dangereux pour les enfants. En effet, les automobilistes n'y adaptent que rarement leur vitesse et n'y font pas toujours preuve d'une vigilance renforcée.

Les patrouilleurs scolaires sont donc nécessaires afin :

- de « canaliser » leurs camarades,
- d'attirer l'attention par leur tenue voyante,
- de faire respecter le bon ordre tant par les automobilistes que par leurs camarades.

Et ce, durant toute l'année scolaire dans la pluie et le vent avec tout le sérieux et la détermination qui s'imposent. C'est pour toutes ces raisons que la qualité première d'un patrouilleur scolaire doit être la **motivation**.

Mise en œuvre

Les patrouilleurs scolaires à Evere existent depuis plus de vingt ans déjà, suite à l'initiative de l'agent spécial Soudan. Après la réforme des polices, la zone Nord a souhaité non seulement poursuivre ce projet mais également l'étendre à d'autres écoles. Actuellement, trois écoles d'Evere ont des patrouilleurs, matin, midi et soir.

Dans un avenir proche, la zone Nord voudrait instaurer le système des patrouilleurs scolaires devant toutes les écoles de la zone. Ils seraient épaulés par des APS ou des Surveillants Habilités.

En effet, ce projet permet également, outre la responsabilisation des élèves de 6^{ème} primaire ; la sensibilisation des parents et la modification leur comportement parfois incivique.

Les partenaires

- Le Service Environnement de la Commune d'Evere
- La Direction Circulation de la Zone Nord

Les résultats atteints

La surveillance est réalisée par des enfants tous les jours de l'année scolaire, matin, midi et soir.

Les moyens financiers

Peu de moyens doivent être engagés. La commune achète tous les 2 ans de nouvelles chasubles aux enfants et des panneaux de signalisation A23 (endroits fréquentés par des enfants).



Contact :

Vanessa Poncelet et Victor Michaux
Direction Circulation de la Zone Nord
Maison communale d'Evere
square Hoedemaekers, 10
1140 Evere

PLAN D'ADOPTION SCOLAIRE : « FAIS PAS LE DINGUE ! »

Objectifs

La prévention contre la criminalité commence dans l'enseignement primaire. C'est l'idée centrale du plan d'adoption scolaire.

Ce projet n'a pas uniquement la prétention d'empêcher les enfants de commettre des infractions et peut-être des délits, il veut, en outre, jeter un pont entre l'école, l'enfant et le policier adoptant.

La Zone de police Bruxelles – Ouest qui regroupe 5 communes (Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Jette, Koekelberg et Molenbeek-Saint-Jean), reconnaît son rôle dans l'éducation de l'enfant et « adopte » par le biais du projet des enfants de 10 à 12 ans, âge auquel ils commencent à expérimenter la vie. L'adoption scolaire facilite et renforce les contacts entre l'enfant et la police en lui faisant comprendre que le policier n'est pas seulement l'homme ou la femme au doigt levé. La police au travers de cette relation privilégiée peut également expliquer qu'il comprend bien qu'il est parfois difficile de dire « *NON* » aux copains.

Le policier se présente comme quelqu'un qui vous explique comment vous y prendre la prochaine fois, un peu comme un ami, même s'il porte toujours l'uniforme et qu'il marque ainsi la limite entre « l'ami et le policier ».

Mise en œuvre

La zone de police Bruxelles Ouest collabore depuis 3 ans avec l'A.S.B.L. « CAW Mozaïek », afin d'assurer un Plan d'adoption pour les écoles néerlandophones. Les leçons sont actualisées régulièrement et les policiers d'adoption sont formés durant 3 jours.

Les leçons abordent 5 sujets qui sont développés à raison d'un par mois. :

1. Introduction police ;
2. Le feu d'artifice et les dangers du feu ;
3. La circulation routière ;
4. Le vandalisme ;
5. Le vol.

Les leçons se donnent dans 1 école pilote par commune et le policier d'adoption y passe environ une demi journée.

Pendant les leçons, l'attention des enfants est assurée en recourant, entre autres, à des projections vidéo et des jeux. En ce qui concerne la leçon portant sur la sécurité routière, les policiers d'adoption accompagnent les élèves et leurs professeurs au parc de circulation fixe de Jette, avec l'accord de l'autorité scolaire.

Le slogan central dans le plan d'adoption scolaire « *FAIS PAS LE DINGUE !* » est didactiquement fondé parce qu'il interpelle l'enfant d'une manière positive. Il est également appuyé par « Polisson », un personnage de bande dessinée qui exprime ce qui peut paraître difficilement plausible aux yeux des élèves.

La leçon débute par une situation reconnaissable par l'enfant, dans laquelle le thème est abordé. Des informations complémentaires concernant ce sujet, sont ensuite données par petits chapitres de façon ludique. S'ensuit généralement une discussion collective.

Et, bien que la leçon soit terminée, celle-ci peut se poursuivre pour les enfants, sous forme de devoirs, d'enquêtes, ou tout simplement en jalonnant un itinéraire sûr pour aller à l'école ou rassembler des coupures de journaux sur les sinistrés de feu d'artifice...

Pour ce faire, il est impératif que l'enseignant(e) des enfants assiste au cours.

Les partenaires

14 policiers s'investissent chaque année et donnent les 5 cours dans les écoles néerlandophones.

Ce programme pédagogique est discuté au préalable avec les enseignants et la direction de l'école. La condition primordiale au bon déroulement des leçons est la complicité et l'harmonie entre les élèves, le professeur et le policier d'adoption, de même que leur investissement dans le projet.

Les résultats atteints

Le programme implique actuellement 24 écoles néerlandophones, comprenant 26 classes d'une vingtaine d'élèves.

La zone compte traduire en français les 5 leçons concernant la police, avec comme support leur mascotte « **Polisson** » et le slogan : « **Fait pas le dingue !** ».

Les 5 écoles pilotes (1 par commune de la Zone) rencontreront à raison d'1 fois par mois un agent d'adoption volontaire et motivé, afin d'y donner cours et ce à partir du mois de Janvier 2006.

Les freins et les solutions pour y remédier

Etant donné qu'actuellement aucun subside n'est attribué au projet en Région de Bruxelles-Capitale, la traduction se fera par le service de prévention de la police Zonale Bruxelles - Ouest, ainsi que les copies qui seront mises à la disposition des élèves.

Il n'existe actuellement aucune formation spécifique à donner aux agents d'adoption destinés aux écoles francophones, mais une sélection stricte sera d'application quant au choix de ceux-ci. Une priorité sera donnée aux agents faisant partie de la police de proximité. Une leçon complémentaire par classe et par année scolaire pourrait être envisagée, en partenariat avec les services d'urgence des pompiers et de la croix - rouge.



Les moyens financiers

Les subsides provenant de la Communauté néerlandophone couvrent :

- Les formations de 3 jours à l'école de police d'Anvers, obligatoire avant de devenir agent d'adoption.
- Les leçons : création des leçons et de leurs contenus.
- Des gadgets et petits cadeaux à l'effigie de « Robby ».
- Les 5 autres cours sont donnés par « CAW Mozaïek ».
- Les copies couleurs des cours et fardes à destination de chaque élève.
- La journée de clôture « Robby's doedag ».

Date de création

Existe depuis 2002

Contact :

Johan DE BECKER, Commissaire Divisionnaire de police
Direction Chef de Corps
Service de Développement de la Politique Policière.

Christel Mels, Responsable du projet

T. : 02/412.62.50
Fax : 02/412.62.96
Rue du Facteur 2
1080 Bruxelles

LE RÉSEAU DES RÉSEAUX

Objectifs

Lorsque la STIB reçoit des écoles, elle ne limite pas le débat à la simple explication du réseau. L'objectif est en effet d'appréhender la mobilité en général et le réseau STIB en particulier. Après une présentation en power point, le véritable débat commence. Les enfants repartent avec plusieurs documents, les cahiers de la STIB qui présente la société de manière ludique et dans un langage qui leur est accessible, le plan du réseau et le plan du métro, ainsi que l'historique des transports en commun bruxellois. Ensuite, les enfants visitent le centre de formation des conducteurs de métro et l'atelier de réparation et d'entretien des véhicules situés à Delta.

La dimension de l'entreprise et la quantité de métiers représentés impressionnent beaucoup les enfants.

Mise en œuvre

La cellule communication de la STIB est responsable des modules d'information dispensés aux écoles. Un lieu est réservé sur le réseau à cet effet. Il s'agit de la salle de « réunion » située dans la station Mérode. Sur demande, les écoles primaires et secondaires peuvent s'y rendre pour participer à un module de présentation. Il y a beaucoup de demandes d'écoles techniques qui dans le cadre de leur formation visitent les ateliers à Haren. Cette visite permet d'établir un lien concret entre ce qu'ils apprennent et les métiers qu'ils exerceront éventuellement plus tard.

Les résultats atteints

Les enfants se montrent très intéressés surtout lorsqu'ils se rendent dans les ateliers.

Les freins et les solutions pour y remédier

Faiblesse de moyens humains et financiers.

Les moyens financiers

Gratuit, module en français ou néerlandais, du lundi au vendredi sur demande des écoles de 6 ans à 18 ans.

Date de création

Ce service aux écoles existe depuis au moins 25 ans. Il a subi au fil du temps des adaptations et des améliorations.

Les partenaires

Le service communication

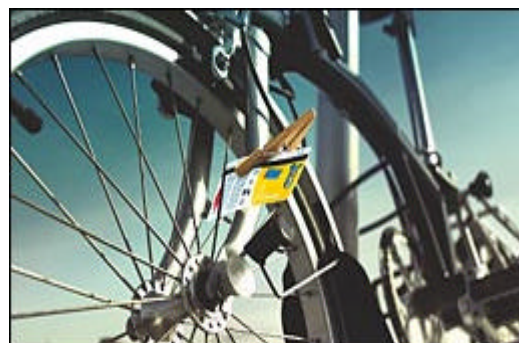
Le service prévention de la STIB et l'asbl Coren, pour l'aspect citoyenneté.

La STIB en quelques mots...

La STIB ce n'est pas seulement un réseau de tram, de bus et métro, des lignes souterraines et des agences commerciales. C'est aussi une des plus grandes entreprises de la région bruxelloise employant plus de 6000 personnes, représentant 268 métiers et 28 nationalités. De plus, la STIB s'investit dans une série d'actions en faveur du développement durable, de l'environnement, de la qualité de vie en ville et de la sécurité des voyageurs. Ainsi, le label entreprise éco dynamique a été décerné à plusieurs des sites d'exploitation. La société investit également dans du matériel roulant moins polluant, moins bruyant et favorise l'inter modalité entre le transport public, le vélo et la voiture. Une politique proactive en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) a été initiée ces dernières années. Enfin, la sécurité et la communication s'inscrivent dans les objectifs stratégiques que s'est fixée la société de transport public.

En juin 2005, la STIB a signé la charte de l'Union Internationale des Transports publics pour le développement durable. Un processus dans lequel la société de transport public est engagée depuis 2003.

La STIB profite également de journées telles que « Place aux enfants », pour mieux faire connaître ses services. Tous les enfants qui participent à l'opération disposent d'un abonnement. Ils reçoivent également des informations sur l'abonnement STIB annuel gratuit pour les moins de 12 ans. Un titre de transport que l'on obtient sur simple demande auprès du service commercial.



Source: STIB

Contact :

STIB

Josiane Rose, service communication

T.: 02.515.20.63

Fax : 02 515 32.85

rosej@stib.irisnet.be

4. Quel avenir pour les plans de déplacements scolaires en Région de Bruxelles-Capitale ?

La Région de Bruxelles-Capitale a confié la mission à l'IBSR d'étudier les « bonnes pratiques » en matière de plans de déplacements scolaires (PDS) en Flandre et en Wallonie et ce, afin de développer de tels plans à Bruxelles.

Définir le concept de « Plan de Déplacements Scolaires »

La première étape nécessaire est de définir les objectifs que l'on souhaite atteindre en mettant en place des PDS. Pour ce faire, il est possible de se baser sur ce qui se fait en Flandre et en Wallonie.

1. En Flandre

Les Plans de Déplacements Scolaires sont définis, pour la Communauté flamande, par l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 relatif aux conventions de mobilité¹ : « L'école s'engage à établir un plan de transport scolaire présentant une vision à court et à long terme, et une série d'actions concrètes en matière d'information, d'organisation du transport et de sensibilisation. Une attention particulière concerne l'organisation des accès à l'école, le fait de déposer et d'aller chercher les élèves, de prévoir suffisamment d'emplacements sûrs pour les bicyclettes, le parking et l'arrêt du bus scolaire, l'accompagnement des élèves vers l'arrêt le plus proche des transports en commun, l'insertion de surveillants habilités, le parking de longue durée pour les enseignants et l'organisation d'un trans-



port groupé en voiture, par école ou à bicyclette. Une attention particulière concerne des mesures non liées à l'infrastructure, comme l'information, les avis, la sensibilisation, les produits et les services liés au transport. »

2. En Wallonie

En Région wallonne, c'est le décret du 1^{er} avril 2004 relatif au transport et aux Plans de Déplacements scolaires qui fixe les objectifs des PDS : « Les Plans de Déplacements Scolaires ont pour objectifs d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de la vie sur le chemin et aux abords des écoles par la sen-

des parents et du personnel en vue d'une amélioration de la sécurité routière (sécurité objective); de la qualité de la vie et du sentiment de sécurité (sécurité subjective) ; de l'accessibilité de l'école quel que soit le mode de déplacement ; d'une diminution de la pollution (principalement de la pollution de l'air au niveau local).

Dans ce projet de définition, l'aspect comportemental est particulièrement mis en avant. En effet, les PDS, s'ils prennent en compte un **i m p o r t a n t** volet « infrastructure » (aménagement des abords de l'école, des chemements piétons et cyclistes...), doivent faire une large place à l'éducation et à la sensibilisation si l'objectif principal est d'amener le public scolaire à changer de comportements en matière de mobilité et de sécurité routière. C'est pourquoi, pouvoir proposer des activités, du matériel pédagogique et informatif adaptés aux réalités scolaires constitue une des priorités des PDS.

Comment motiver les écoles à développer des PDS ?

Sur le terrain, il semble, en général, que les écoles ne considèrent pas l'éducation routière comme une priorité. Bien entendu, les réalités sont différentes selon les régions et les écoles⁵. Il est clair également que l'École doit assurer l'éducation des jeunes dans un grand nombre de missions (éducation à la santé sur des thèmes comme l'alimentation, la sexualité... , éducation à la citoyenneté...). Cette « surcharge » est un élément qui doit être pris en compte dans le contact avec les écoles. Pour motiver concrètement les écoles à

sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires face aux problèmes de pollution et de sécurité ».

3. Projet de définition

Si on synthétise les approches flamande et wallonne, l'objectif des Plans de Déplacements Scolaires bruxellois pourrait être, pour une école ou un groupe d'écoles, de modifier les comportements des élèves,

4. Ministerieel besluit betreffende de mobiliteitsconvenants (18 december 2002) : « De school verbindt zich ertoe een schoolvervoerplan op te stellen met een visie op korte en lange termijn en een reeks van concrete acties op het vlak van informatie, vervoersorganisatie en sensibilisatie. Er wordt onder meer aandacht geschonken aan het organiseren van de toegangen tot de school, het op- en afhalen van de scholieren, het voorzien van voldoende en veilige fietsstallingen, het parkeren en halteren van de schoolbus, het begeleiden van de scholieren naar de dichtst bijzijnde halte van het openbaar vervoer, de inzet van gemachtigde opzichters, het langparkeren van de leerkrachten en het organiseren van een carpool, schoolpool of fietspool. Er wordt aandacht geschonken aan niet-infrastructurele maatregelen zoals informatie, advies, sensibilisatie, transportgebonden producten en diensten ».

5. Les programmes scolaires de la Communauté flamande prévoient, entre autres, un « eindterm » en rapport avec la mobilité (« verkeer en mobiliteit ») pour l'enseignement primaire. En communauté française, aucun des socles de compétences n'a trait directement à la sécurité routière ou à la mobilité. Par contre, certains points à travailler pour atteindre les socles de compétences ont un rapport direct à l'éducation routière (par exemple : en éveil, pouvoir lire une carte, un plan...).

6. Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

mettre en place des Plans de Déplacements Scolaires, différentes politiques d'incitants ont été mis en place par les régions wallonne et flamande.

La **Communauté flamande** a, via le module 10 de la Convention de Mobilité voir 2.3.3 du présent cahier, prévu que les communes puissent proposer le réaménagement des abords des écoles situées sur des voiries régionales (ou à proximité de celles-ci). En contrepartie, les écoles s'engagent à réaliser un Plan de Déplacements Scolaires. Le système semble fonctionner puisqu'environ une centaine d'écoles ont déjà pu bénéficier d'un réaménagement de leurs abords grâce à l'application de ce module. Un délégué du VSV⁶ se déplace également dans les écoles pour aider le groupe de travail (composé idéalement de la direction, d'un ou plusieurs enseignants motivés, de parents, d'élèves et d'habitants du quartier) à élaborer le projet de PDS qui doit ensuite être remis à la commune.

En **Wallonie**, les PDS sont actuellement développés sous forme de projets pilotes. Les écoles participantes ont bénéficié d'une aide financière qui devait leur permettre d'acquérir du matériel directement en rapport avec l'éducation routière (casques vélos ; range-vélos...). Des ASBL spécialisées en éducation routière ont été financées pour aider les écoles à réaliser des formations en la matière. C'est, par exemple, dans ce cadre que le Brevet du Cycliste a été lancé en Wallonie en collaboration avec le GRACQ, Pro Velo et l'IBSR.

La **Région de Bruxelles-Capitale** pourrait élaborer une politique d'incitants qui proposerait qu'une partie des réaménagements des abords des écoles soit liée à l'élaboration d'un PDS et à un accompagnement pédagogique pour les écoles.

Comment mettre en place une structure simple et efficace ?

Pour pouvoir inciter les écoles à mettre en place des Plans de Déplacements Scolaires, il faut, outre une politique d'incitants, une structure claire et efficace qui puisse soutenir les écoles.

Cette structure devrait idéalement comprendre un relais au niveau communal et un autre au niveau régional. Le relais communal guidera les écoles vers les partenaires qui existent dans la commune (par exemple la police dans le cadre de la mise sur pied de rangs à pied et à vélo). Le responsable régional, outre la coordination de l'ensemble des PDS de la Région, peut informer les écoles sur les organismes régionaux et fédéraux qui travaillent en éducation routière, sur les infrastructures routières et sur le transport (AED, AVCB, IBSR, organismes spécialisés en éducation routière, sociétés de transport en commun...). Une équipe pédagogique devrait également être constituée afin d'aider les écoles à élaborer très concrètement leur PDS (préparation des réunions dans les écoles, formation des enseignants, suivi des enquêtes du diagnostic...). Enfin, idéalement, il devrait être possible pour les écoles de faire appel à l'administration quand se pose un problème en matière d'infrastructure. Il est effectivement apparu que les écoles ne peuvent pas toujours exprimer correctement leurs besoins en matière d'aménagements routiers. Un spécialiste pourrait les aider à formuler leur demande de manière concrète et réaliste.

La question de l'évaluation

Au-delà des besoins d'outils pédagogiques à créer, de budget à prévoir et de personnel à engager, se pose la question de l'évaluation. Pour que les PDS fonctionnent, il est essentiel de pouvoir évaluer leur qualité chaque année. D'une année (scolaire) à l'autre, l'école change : les élèves sont différents, les enseignants ne restent pas toujours dans le même établissement... Il sera donc nécessaire d'analyser le volet « sécurité routière » sur base de statistiques (IBSR-INS, police...). A l'aide d'enquêtes qualitatives, des informations peuvent être obtenues sur le « sentiment de sécurité » des

élèves, des parents et des enseignants. Il sera aussi intéressant d'évaluer si l'école est devenue plus accessible pour tous les modes de déplacement.

« Pour pouvoir inciter les écoles à mettre en place des Plans de Déplacements Scolaires, il faut, outre une politique d'incitants, une structure claire et efficace qui puisse soutenir les écoles. Cette structure devrait idéalement comprendre un relais au niveau communal et un autre au niveau régional ».

Conclusion

Les Plans de Déplacements Scolaires sont certainement un projet porteur pour l'éducation routière des plus jeunes et pour l'amélioration des abords des écoles. Toutefois, leur mise en place demande à la fois beaucoup d'énergie, de budget et de personnel. En effet, il est illusoire de croire que les écoles pourraient prendre seules en charge l'élaboration et la réalisation des PDS. Le personnel scolaire ne possède pas toujours les connaissances ni les compétences suffisantes pour pouvoir coordonner un tel projet (nombreux partenaires, sujets variés...). Le temps et l'énergie nécessaires manquent parfois aux écoles pour se lancer dans des actions d'éducation routière à moyen ou long terme. Un soutien technique, tant du point de vue pédagogique que du point des infrastructures, reste nécessaire. Néanmoins, il ne faudrait pas tomber dans le piège inverse qui consisterait à retirer toute la responsabilité du projet aux écoles (par exemple en envoyant systématiquement des formateurs de la police ou d'asbl pour organiser des animations d'éducation routière dans les écoles. Ces animations sont intéressantes pour les élèves car elles apportent un regard extérieur sur la problématique, mais elles ne peuvent suffire à former les élèves). Bref, tout l'art sera de motiver et de soutenir les écoles tout en leur laissant l'initiative.

5. Outils de référence et répertoire Internet

5.1. Outils de référence

Sacoche pédagogique à l'attention des écoles

« Tous les chemins mènent à ... la mobilité »

Pour information <http://www.nme-link.be>

Bien conduire, c'est pas sorcier !

Un DVD a été conçu par la Prévention routière, dans le cadre de la sensibilisation et de l'éducation routière comportant 8 chapitres ainsi qu'un livret d'information.

France 3/ association de la Prévention – RIFF, 2004

Patacaisse

Classeur pédagogique avec support fiches pour les 9-13ans. 40€

Sensibilisation aux problèmes de déplacements, de l'impact environnemental. Alternatives avec projets et actions à réaliser au sein de l'école.

contact@cardere.org, <http://www.cardere.org>

Mobilité futée

Dossier pédagogique proposant 20 activités pratiques directement adressé à l'élève à partir de 11ans. Approche globale, ludique et didactique.

WWF-Suisse & ATE, 1996, 8,68€

info@wwf.be, <http://www.wwf.be>

A toile à mobilité

Outil pédagogique gratuit encore à paraître.

Carnet de route pédagogique proposant un programme de sensibilisation ludique.

DVD, trois courts métrages dans le cadre de PDS réalisés par des enfants.

Olivier Lejeune, T: 081/77.31.24

lejeune@met.wallonie.be

Farde répertorient les associations subsidiées par la Région de Bruxelles-Capitale

En cours de rédaction, à paraître en janvier 2006

<http://www.nme-link.be>

Green Taecher

Tim grant et Gail Littlejohn, éd.

Multimondes, Canada, 2001

Librairie Océan, 139 av. de Tervuren

1150 Bruxelles

T.: 02/732.35.32-13,14€

Trans...portez vous bien !

Cahier ARENA n°4 pour les 10-12ans joint à un guide pédagogique pour les enseignants - 3€

Ariena@wanadoo.fr, <http://www.ariena.org>

Ma planète – Transports

Dossier regroupant 3 numéros 'la mobilité à l'heure des choix', 'transports en mutation', 'les transports du futur sont déjà là'.

Cécile Ostria, Fondation Nicolas Hulot, 1998.

<http://www.planete-nature.org> > se documenter > dossiers thématiques > thème = transports

Symbioses

Magazine de l'Education relative à l'Environnement (ErE)

N°67-juin, juillet, août 2005, 'Mobilité : carrefour de pratiques'

<http://www.reseau-idee.be/bruxelles/index.htm>

5.2. Sites Internet belges et étrangers

Grande-Bretagne:

www.sustrans.co.uk

www.saferoutestoschool.org.uk

Canada:

www.goforgreen.ca/araspe ou <http://vertlaction.ca> :

Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école

Réseaux et Programmes européens:

www.schoolway.net / www.allerverslecole.net : Réseau européen destiné à permettre un trajet vers l'école amusant et sûr

www.eltis.org

www.iwalktoschool.org

www.mobility-week.org

www.who.int/world-health-day/en/

EPOMM

www.epommweb.org : plate-forme européenne de la gestion de la mobilité

MOST

www.mo.st

Belgique:

www.billy-globe.org : webzine belge de vulgarisation du DD avec dossier informatif sur la mobilité.

SPF Mobilité et transports

Service Mobilité et sécurité

www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm

Rubrique 'mobilité' sur :

www.bruxelles.irisnet.be

www.securiteroutiere.irisnet.be

www.prendre-la-route.be : 9 moyens de transport passés en revue.

Le Moniteur de la Mobilité

www.avcb.be

La Cémathèque

<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Dossiers thématiques sur la mobilité

MET - Direction des études de la programmation-D311 portail mobilité

Notamment comment faire une fiche d'accessibilité

<http://mobilite.wallonie.be>

MET - Direction du transport scolaire-D322

<http://transportscolaire.wallonie.be/index.html>

Uitweg « Het blad voor een betere Mobiliteit »

www.uitweg.be

Remerciements

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

Direction : Alain Broes (AED) — Marc Thoulen (AVCB)

Rédaction : Sonja Baert (zone police midi, service jeunesse et prévention), Christian Brodkom (asbl ProVelo), Marie-Noëlle Collart (IBSR), Johan De Becker (zone police Ouest, chef de corps service de développement de la politique routière), Caroline De Cock (AED), Barbara Decupere (AVCB), Marc De Ridder (école Aurore), Patricia Deuse (Nme-link), Chantal D'Hoker (Zone de police Bruxelles-Capitale - Ixelles, service parc de circulation), David Doumont (asbl Taxistop), Colette Forir (asbl Festival de l'Enfance), Axelle Fuks (asbl Gamah), Amélie Grégoire (asbl Coren), Francis Herbert (PEVR), Benoît Matthys (asbl Fedemot), Christel Mels (zone police Ouest, service de développement de la politique routière), Victor Michaux (zone police nord, direction circulation), Christian Moureau (asbl APPER), Nine Muret (Commune d'Ixelles), Thierno N'diaye (asbl Coren), Vanessa Poncelet (zone police nord, direction circulation), Thibaut Quintens (asbl Empreintes), Josiane Rose (STIB), Benoit Rothe (responsable du service APS de la commune d'Ixelles), Jeroen Van Hoorne (Nme-link)

Comité de lecture : Pierre-Jean Bertrand (AED), Erik Caelen (AVCB), Caroline De Cock (AED), Patricia Courange (AED), Christine Heine (AED), Jef Van Damme (Cabinet du Ministre en charge de la Mobilité et des Travaux publics), Jean-Michel Reniers (AVCB)

Mise en page : Jean-Michel Reniers (AVCB)

Traduction : L. Vankelecom (AVCB)

Coordination : Barbara Decupere (AVCB) - Jean-Michel Reniers (AVCB)

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

Tél : 02/233.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

<http://www.avcb.be>