

MESURE 4. DÉVELOPPER LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE MOBILITE SCOLAIRE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Dans un souci de garantir la sécurité et le bien-être des élèves, plusieurs actions sont proposées pour améliorer les conditions de déplacement aux abords des établissements scolaires. Ces mesures visent à renforcer la sécurité routière, favoriser l'usage des modes de transport durables et sensibiliser les jeunes aux bonnes pratiques de mobilité. Elles incluent notamment l'amélioration de la visibilité et de la sécurité aux abords des écoles, la mise en place de rues scolaires, ainsi que le développement de solutions de stationnement et de dépose-minute pour faciliter les arrivées et départs. De plus, des itinéraires d'accès piéton, à vélo et en transports publics seront définis, afin d'encourager un report modal scolaire et d'inciter les familles à privilégier des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. Enfin, des actions de sensibilisation et de formation seront mises en place pour éduquer le public scolaire aux enjeux de la mobilité et de la sécurité routière.

ACTIONS		ACTIONS LIÉES
4.1	AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS D'ÉCOLES	1.1, 1.4, 2.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.2
4.2	METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES	2.1, 4.1, 4.4, 4.5, 5.2, 6.1
4.3	DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LES DÉPOSE-MINUTES	2.1, 3.2, 3.4, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 5.1
4.4	DÉFINIR DES ITINÉRAIRES D'ACCÈS À PIED, À VÉLO ET EN TRANSPORTS EN COMMUN	1.2, 3.1, 3.3, 3.6, 4.1, 4.5, 4.6, 6.1, 6.2, 6.7
4.5	ENCOURAGER LE REPORT MODAL SCOLAIRE	1.2, 2.1, 3.1, 3.3, 3.5, 4.1, 4.3, 4.6, 6.2
4.6	SENSIBILISER ET FORMER LE PUBLIC SCOLAIRE	3.8, 4.5, 6.1, 6.2

4.1. AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS D'ÉCOLES

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructure	Renforcement	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	EMSR du SPW, Zone de Police, Gardiens de la paix	
LOCALISATION	Voir carte		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
	Subsides Abords d'écoles et Appel à projets EMSR		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Poursuivre la sécurisation et l'apaisement des abords des écoles		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre d'accidents impliquant le public scolaire		☐ Nombre d'abords d'écoles sécurisés	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Dossier thématique « Ecoles » , Sécurothèque, SPW			
☐ La mobilité scolaire. Quoi de neuf?, la Cémathèque n°48, SPW (2019).			
☐ Les abords d'école, Sécurothèque Fiche pratique n°255, SPW (2022).			
☐ Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles, Sécurothèque Fiche pratique n°256, SPW (2023).			
☐ Réinventer les abords d'école: Guide pour l'amélioration des abords d'école en Région bruxelloise, Perspective.brussels (2022).			
☐ Mon Ecole, un espace de qualité: Guide pour un l'enseignement fondamental, Perspective.brussels (2022).			
☐ Check-list « Mon Ecole, un espace de qualité: Guide pour un l'enseignement fondamental », Perspective.brussels (2022).			

4.1. AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS D'ÉCOLES

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE & RECOMMANDATIONS

Les abords d'écoles sont au cœur de la vie quotidienne des enfants et adolescents, du personnel de l'école, des parents et accompagnants,... qui se déplacent quotidiennement pour se rendre à l'école. A ce titre, ils constituent un environnement important qu'il s'agira de concevoir selon 4 critères de qualité : un abord d'école sûr ; convivial et accessible ; vert ; et identifiable (Réinventer les abords d'école: Guide pour l'amélioration des abords d'école en Région bruxelloise, Perspective.brussels (2022)). Les « abords d'école » prennent en compte non seulement l'entrée ou le parvis de l'école, mais aussi la rue/le quartier ainsi que les itinéraires suivis par les élèves.

Avec une trentaine d'établissements scolaires à Sambreville, la visibilité et la sécurisation des abords d'écoles est un enjeu important.

Il s'agira avant tout de développer des projets avec pour objectif de :

- Rendre l'école perceptible et visible pour tous les usagers (avec des couleurs, une symbolique spécifique, du mobilier urbain,...) et de manière homogène et cohérente sur le territoire pour développer une identité commune ;
- Réduire les vitesses aux abords d'écoles ;
- Diminuer la pression automobile (limitation sur la circulation ou le stationnement) ;
- Renforcer la convivialité ;
- Faciliter, canaliser et sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes.

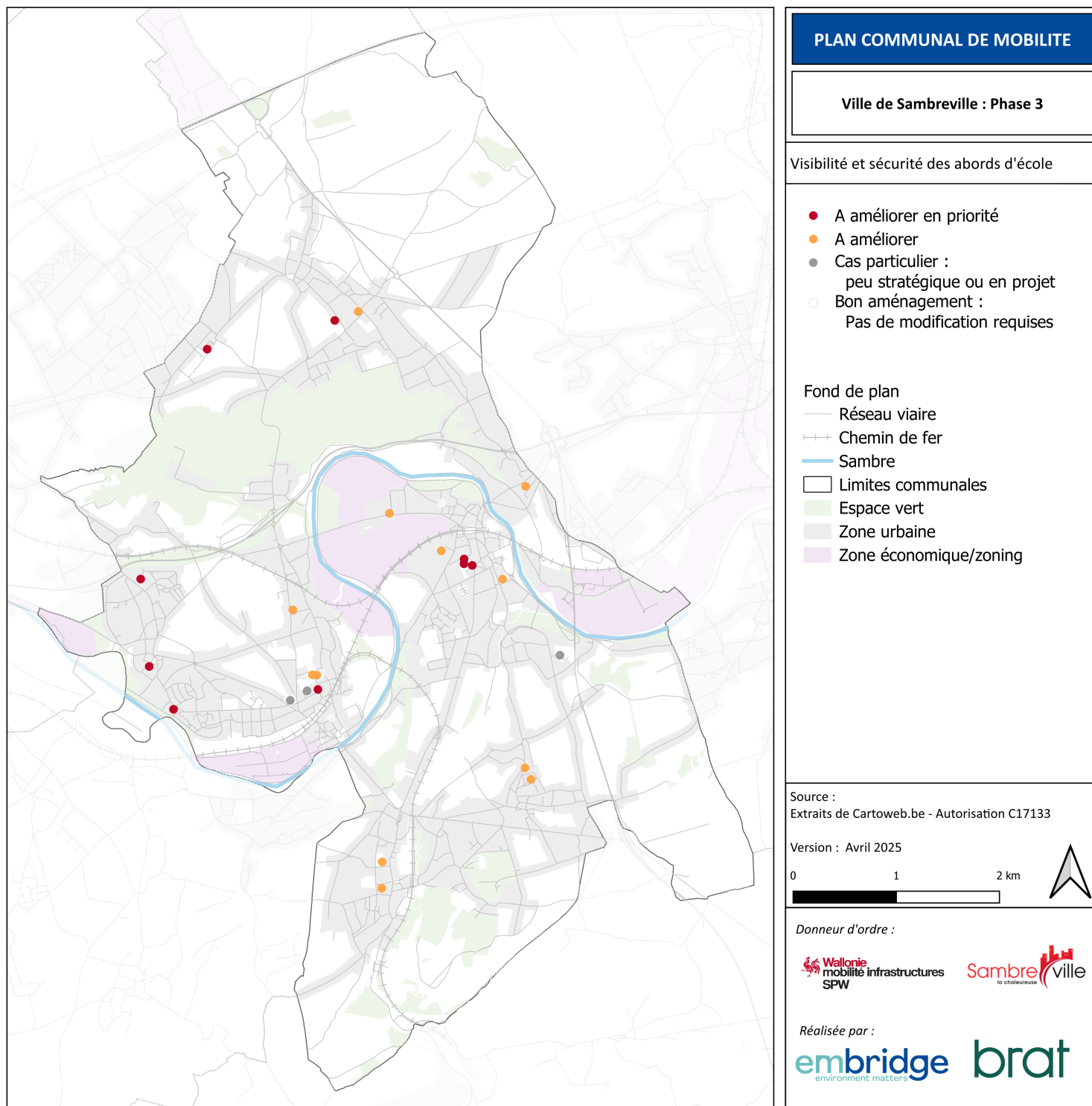
L'objectif est avant tout de **limiter les vitesses** à proximité immédiate de l'école et de **renforcer la visibilité** de l'école et de ses entrées. Différents aménagements servent ces objectifs, il est recommandé :

- De mettre en place des **aménagements pour réduire les vitesses**. Tous les abords immédiats d'école sont déjà en zone 30 km/h mais des aménagements complémentaires (coussins, plateaux, déviements...) peuvent aider au respect de la limitation.
- **D'augmenter la largeur et continuité des trottoirs**. Lorsque la disposition s'y prête, atteindre une largeur de trottoir de 2,5 à 3m renforcera la sécurité et le confort (le minimum légal est de 1,5m).
- **De sécuriser les traversées piétonnes**. Il est conseillé d'installer des barrières à proximité des traversées pour rediriger le flux et l'ajout de couleurs vives renforce également la visibilité. Doivent être prises en compte les traversées à proximité immédiate de l'école mais également celles présentes sur les trajets piétons empruntés par les élèves. L'ajout de barrières/potelets peut être étendu aux trottoirs adjacents pour renforcer la visibilité, la sécurité et empêcher le stationnement des voitures sur les trottoirs.
- **D'assurer la présence d'un parvis** et absence de stationnement juste devant l'école. La présence de stationnement juste devant le parvis peut masquer des élèves et créer un environnement dangereux.
- **D'ajouter de la signalisation et renforcer la visibilité de l'école**. Différentes solutions sont possibles : ajout de totems, de marquages colorés, présence de couleurs vives à l'entrée de l'école, sur le mobilier urbain, les traversées piétonnes.
- **D'uniformiser les abords d'école**. Créer une identité unique pour les abords d'école de la ville (mobilier, couleur et signalisation identiques) est un enjeu important à Sambreville. Cela permet de rendre les écoles facilement reconnaissables et d'inciter plus spontanément les automobilistes à ralentir.

4.1. AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS D'ÉCOLES

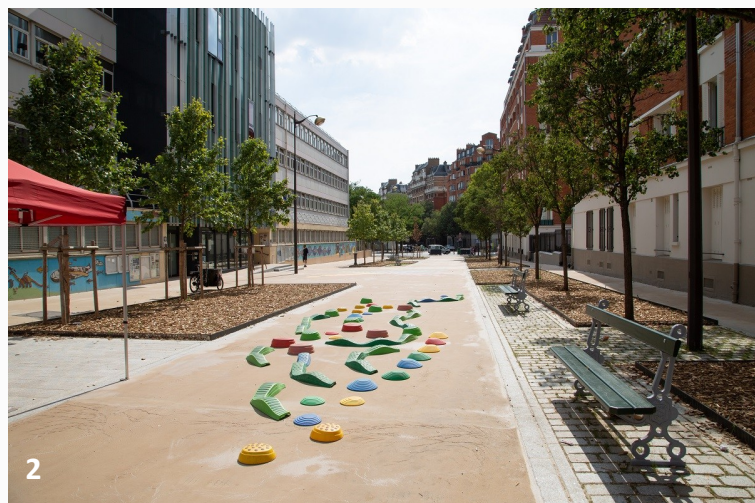
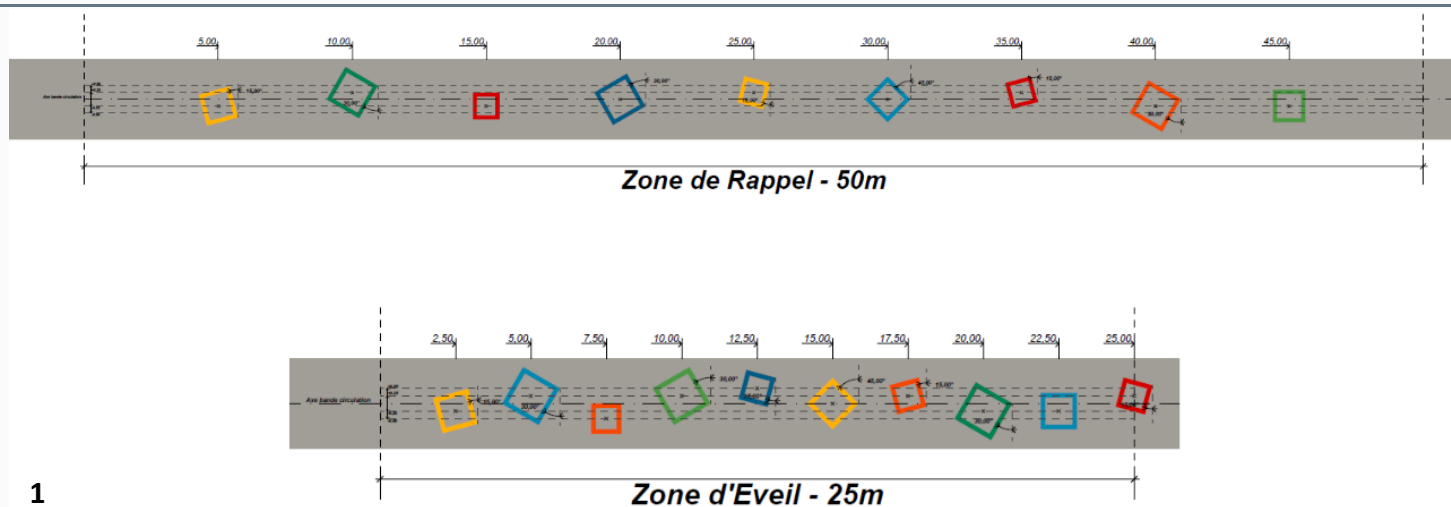
PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

A Sambreville, tous les abords immédiats d'écoles sont déjà situés en zone 30, et certaines écoles disposent déjà d'aménagements favorisant la visibilité et la sécurité. La carte ci-dessous identifie les écoles prioritaires dans l'amélioration de leurs abords.



4.1. AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS D'ÉCOLES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS



1 Illustrations du principe de calepinage « aléatoire », Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles, (Fiche pratique n°256, Sécurithèque, SPW)

2 Rue aux écoles—Avenue Lamoricière, Paris (photo credit: Christophe Belin, Ville de Paris)

3 Abords d'école sécurisés et visibles à Tamines, rue du Col-lège (photo credit : BRAT)

4 Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'école (photo credit: Sécurithèque, SPW)

5 Abords d'école sécurisés et visibles à Falisolle, rue N930 (photo credit : BRAT)

4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructures	Nouveauté	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, Ecoles	
	PARTENAIRES	ESMR SPW, Police, parents/accompagnants	
LOCALISATION	Voir carte		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Écoles, fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Poursuivre la sécurisation et l'apaisement des abords des écoles ☐ Sensibiliser, former et inciter le public scolaire à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires ☐ Apaiser la circulation dans les centres		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Parts modales des déplacements domicile-école		☐ Nombre de rues scolaires	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ La rue scolaire, Sécurothèque Fiche pratique n°501, SPW (2020) ☐ Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020). ☐ Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer! Pour des abords d'écoles sûrs et agréables, Rues de l'Avenir (2021). ☐ DYI rue scolaire, Bruxelles Mobilité. ☐ Brochure Rues Scolaires, Chercheurs d'Air. ☐ Rues aux écoles à Paris, Ville de Paris. ☐ Faire (je)u égal. Penser les espaces à l'école pour inclure tous les enfants, Edith Maruéjols (2022).			

4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Dans le but de renforcer la convivialité et en complément de la fiche action précédente, l'implémentation de "rues scolaires" peut être une solution efficace et participer aux changements d'habitudes du public scolaire en matière de mobilité.

Une rue scolaire vise la fermeture d'une rue d'accès à l'école aux véhicules motorisés durant les heures d'arrivée et de départ des enfants. Cela permet de sécuriser la proximité immédiate de l'école pour les modes actifs, d'améliorer la qualité de l'air en diminuant la pollution générée par le trafic routier, et de créer un environnement agréable et convivial pour les élèves, les parents et le personnel de l'école.

La fermeture d'une rue scolaire à la circulation peut être matérialisée de plusieurs façons: une barrière déplaçable pourvue d'une signalisation et la présence de personnel de surveillance, des bornes escamotables... Des avantages et inconvénients sont liés à chaque dispositif et détaillés dans les différents guides et références renseignés ci-dessus.

La signalisation d'une rue scolaire se fait au moyen d'un signal C3, complété par un panneau additionnel portant la mention "rue scolaire" sauf si ce panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur.



Panneau C3 complété par
panneau additionnel
« rue scolaire »

La rue scolaire n'est pas une solution systématique pour sécuriser les abords des écoles : Dans de nombreux cas, d'autres solutions sont plus pertinentes. Toutefois, dans certaines situations, elle est susceptible de contribuer à une mobilité plus durable, à d'autres comportements de déplacement, voire, d'améliorer la qualité de l'air. Pour qu'elle fonctionne, il est indispensable qu'elle soit appropriée par les parties prenantes de sa mise en place : les écoles, les parents, les enfants et la Ville.

Pour qualifier la pertinence de l'implémentation d'une rue scolaire, sept conditions doivent être réunies (Sécurothèque Fiche pratique n°501, 2020) :

- ☐ Une entrée de l'école se situe dans la rue ;
- ☐ La Ville et l'école sont engagées dans le projet et les riverains consultés ;
- ☐ Le trafic de la rue est essentiellement local, il existe des itinéraires alternatifs possibles ;
- ☐ Si des transports en commun passent dans la rue, le groupe TEC doit être associé d'emblée au projet, afin d'examiner les contraintes et d'identifier la meilleure solution ;
- ☐ Il doit y avoir des possibilités de stationnement réglementaire à une distance raisonnable ;
- ☐ La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances trop importantes dans les rue avoisinantes et ne rend pas impossible le passage de certains véhicules ;
- ☐ Il faut prévoir un nombre suffisant de surveillants pour les barrières et ces personnes doivent être préalablement formées. A ce titre, les surveillants habilités sont des personnes bénévoles formées et nommées par la Ville pour aider les enfants à traverser en des endroits où ils sont particulièrement nombreux, notamment aux abords des écoles pour faciliter l'entrée et la sortie des enfants. Ils aident la traversée des enfants aux passages pour piétons en « coupant la route » aux conducteurs grâce à leurs bras écartés et leur signal C3, et sont également habilités à signaler les comportements dangereux.

4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE & RECOMMANDATIONS

L'instauration de rues scolaires présente de nombreux avantages (qualité de l'air, convivialité, problématiques de stationnement et trafic, autonomie des enfants, réduction du bruit,...). Cependant, certains inconvénients sont aussi à relever : obligation d'une présence de personnes pour éviter les infractions, report de problèmes de trafic dans les rues adjacentes et le manque de changement de comportement en termes de report modal. Il est donc nécessaire d'allier la mise en place d'une rue scolaire à une réflexion plus large sur le quartier de l'école.



Rue scolaire à Mouscron (photo credit : BRAT)



Rue scolaire à Schaerbeek, Bruxelles (photo credit: 1030.be)

La mise en place d'une rue scolaire s'envisage en plusieurs étapes (la Cémathèque n°51, 2020) :

- ☐ Phase 1 : préliminaire. Une rue scolaire est-elle envisageable ?
- ☐ Phase 2 : Préparation. Taches et planning
- ☐ Phase 3 : Test
- ☐ Phase 4 : Evaluation
- ☐ Phase 5 : Décision. Pour une mise en œuvre définitive?

L'introduction d'une rue scolaire va toujours de pair avec une phase test. Il est recommandé qu'elle dure 14 semaines (3 mois), de manière à permettre à l'ensemble des acteurs concernés d'avoir suffisamment de temps pour s'adapter à la nouvelle situation, et d'en analyser en toute objectivité les avantages et les inconvénients. A l'issue de la phase test, la rue scolaire fait l'objet d'une évaluation, et il peut être décidé de procéder à un aménagement définitif.

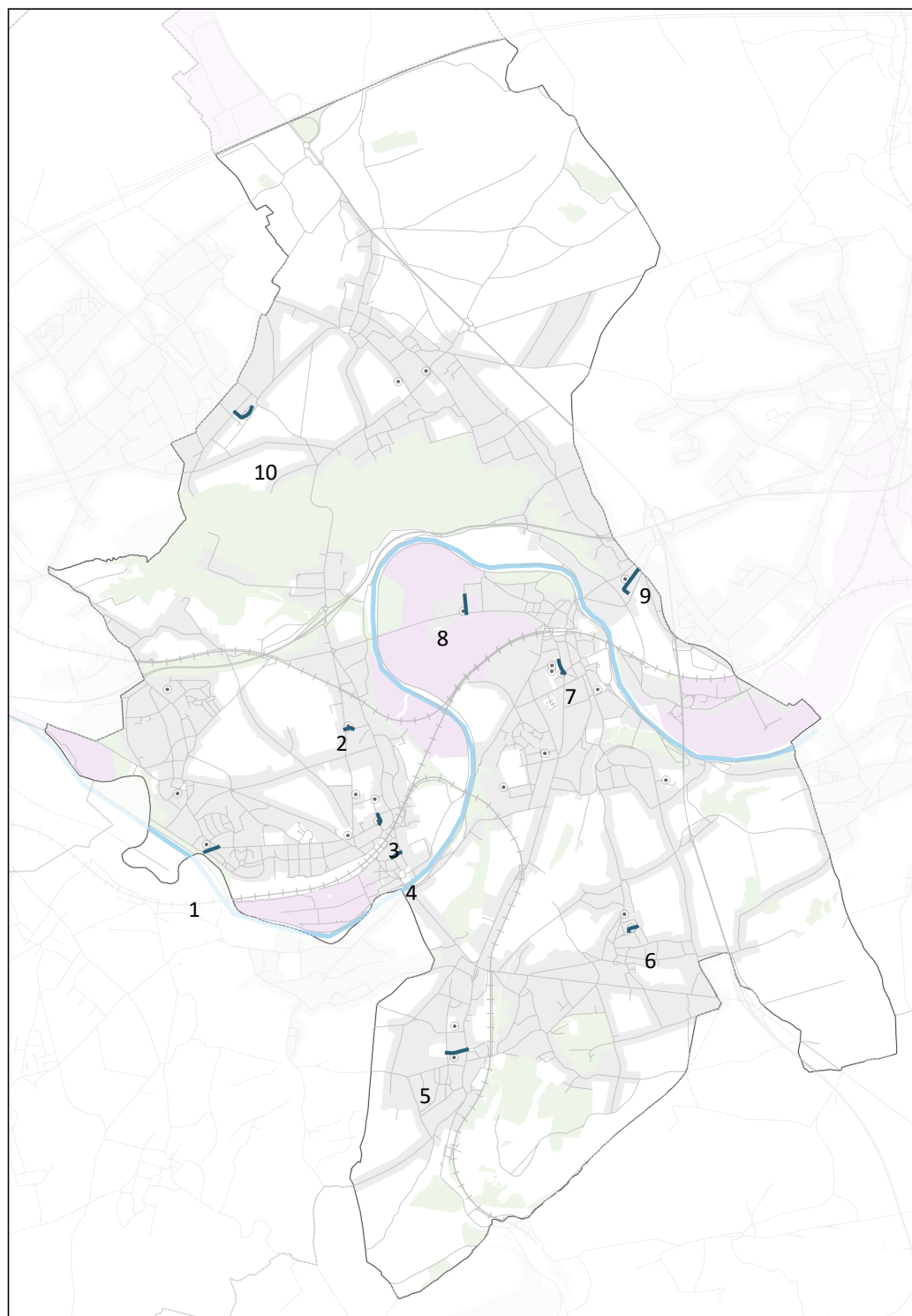
A Sambreville, 10 lieux ont été identifiés comme pouvant prétendre à la mise en place d'une rue scolaire (voir carte ci-après) :

- ☐ Rue des Ecoles - Ecole Fondamentale communale d'Arsimont. C'est la première rue scolaire à être aménagée à Sambreville.
- ☐ Rue de l'Écluse - Ecole Fondamentale Autonome de la Communauté Française
- ☐ Rue Notre Dame - Ecole Fondamentale Saint-Louis Sainte-Marie
- ☐ Rue de l'Enseignement - Ecole Fondamentale Sainte-Catherine (Tronçon de rue entre la rue Sainte-Catherine et la rue du Coq)
- ☐ Rue du Collège - Communauté Educative Saint-Jean-Baptiste
- ☐ Rue Gastion Héraly - Ecole fondamentale libre Saint-Rémy
- ☐ Rue Félix Willy - Ecole Fondamentale Autonome d'Auvélais (Attention, la présence d'un parking du supermarché Comarché dans la rue Félix Willy est un frein à l'aménagement de la rue en rue scolaire.)
- ☐ Rue des Sartinets - Ecole Fondamentale Autonome d'Auvélais
- ☐ Rue du Travail - Ecole fondamentale libre Saint-François
- ☐ Rue Léopold Lebrun - Ecole fondamentale communale de Moignelée - Keumiée

Tous les lieux identifiés ci-dessus sont plutôt adaptés à la mise en place d'une rue scolaire temporaire, c'est-à-dire un aménagement interdisant l'accès au trafic dans la rue uniquement aux horaires d'entrée et de sortie d'école (cf. esquisses réalisées pour l'Ecole Fondamentale Autonome d'Auvélais rue F. Willy ci-après). Seule fait exception l'école fondamentale Saint-Louis Sainte-Marie, où on peut envisager une fermeture définitive de la portion de rue Notre Dame entre l'Eglise et l'école, créant ainsi un véritable parvis (cf. esquisses ci-après).

4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE & RECOMMANDATIONS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Ville de Sambreville : Phase 3

Rue scolaires potentielles

1

— rue scolaire

Fond de plan

- Établissement scolaire
- Réseau viaire
- Chemin de fer
- Sambre
- Limites communales
- Espace vert
- Zone urbaine
- Zone économique/zoning

Source :

Extraits de Cartoweb.be - Autorisation C17133

Version : Avril 2025

0 1 2 km



Donneur d'ordre :

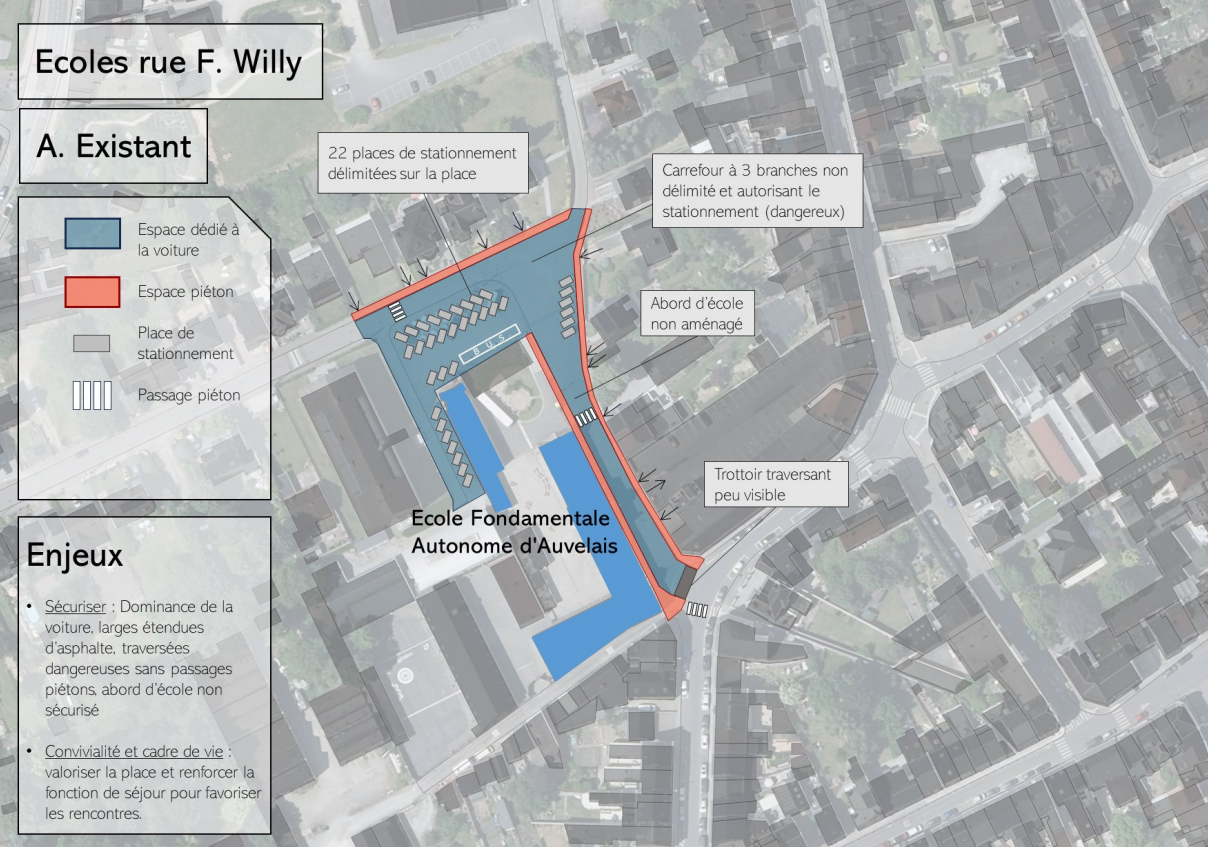
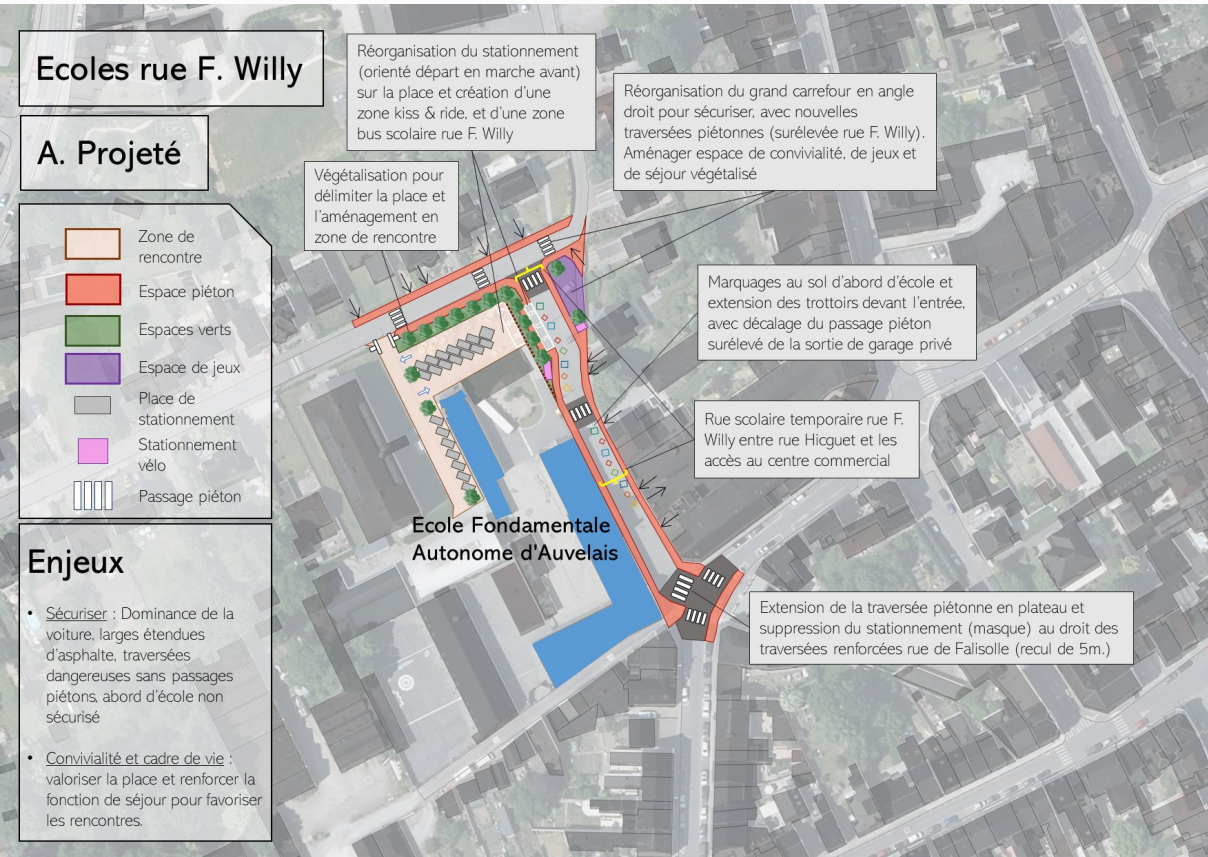
Réalisée par :

1. Rue des Ecoles - Ecole Fondamentale communale d'Arsimont (déjà mise en œuvre)
2. Rue de l'Écluse - Ecole Fondamentale Autonome de la Communauté Française
3. Rue Notre Dame - Ecole Fondamentale Saint-Louis Sainte-Marie (voir esquisse)
4. Rue de l'Enseignement - Ecole Fondamentale Sainte-Catherine
5. Rue du Collège - Communauté Educative Saint-Jean-Baptiste
6. Rue Gastion Héraly - Ecole fondamentale libre Saint-Rémy
7. Rue Félix Willy - Ecole Fondamentale Autonome d'Auvélais (voir esquisse)
8. Rue des Sartinets - Ecole Fondamentale Autonome d'Auvélais
9. Rue du Travail - Ecole fondamentale libre Saint-François
10. Rue Léopold Lebrun - Ecole fondamentale communale de Moignelée - Keumiée

4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Les esquisses présentées sont des schémas d'intention de réflexions menées pour répondre aux enjeux identifiés, et non des plans d'exécution ou d'avant-projet, en vue d'une éventuelle future étude spécifique visant le réaménagement du lieu.

Lieu	Illustration
Ecole Fondamentale Autonome d'Auvélais Rue Félix Willy (AUVÉLAIS)	Ecoles rue F. Willy A. Existant - Espace dédié à la voiture - Espace piéton - Place de stationnement - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, abord d'école non sécurisé Convivialité et cadre de vie : valoriser la place et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.  Ecoles rue F. Willy A. Projeté - Zone de rencontre - Espace piéton - Espaces verts - Espace de jeux - Place de stationnement - Stationnement vélo - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, abord d'école non sécurisé Convivialité et cadre de vie : valoriser la place et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres. 

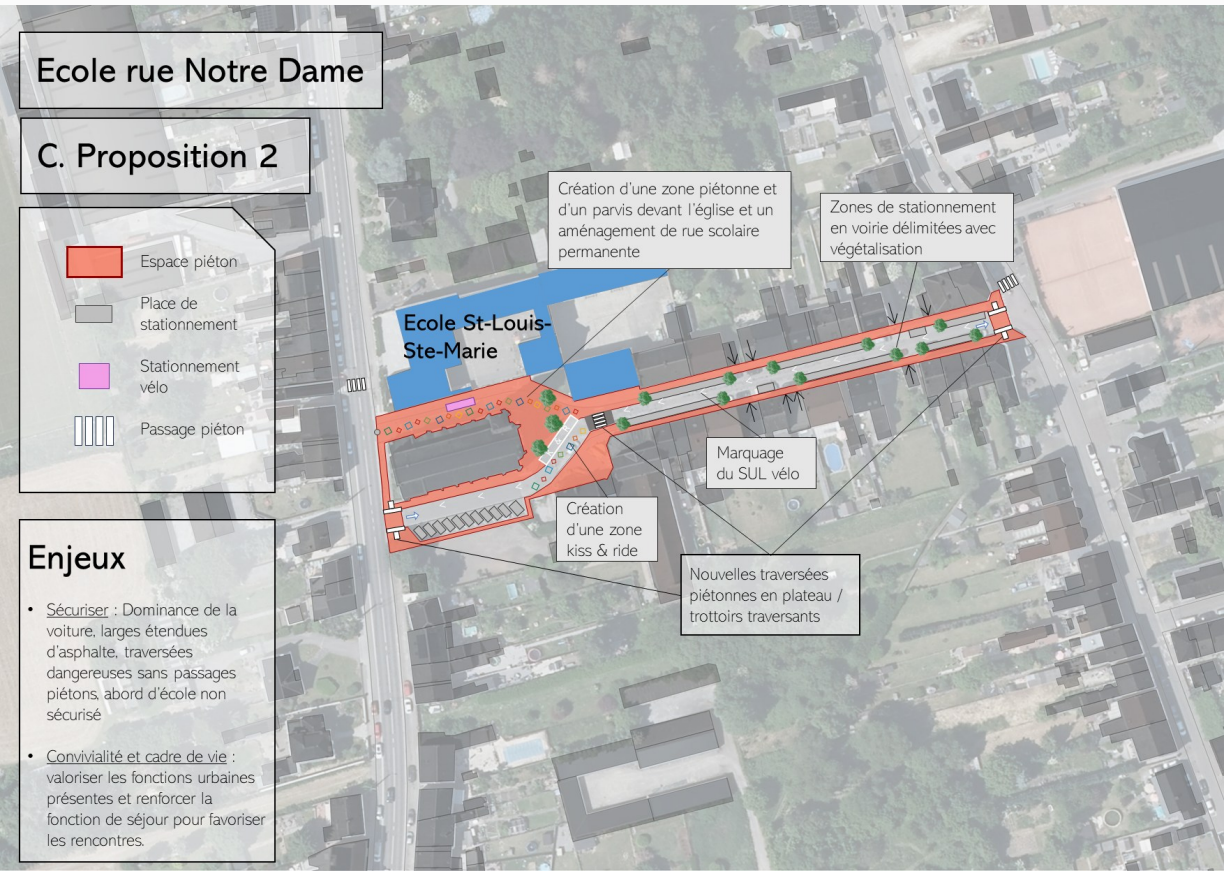
4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
ECOLE FONDAMENTALE SAINT-LOUIS SAINTE-MARIE RUE NOTRE-DAME (TAMINES)	Ecole rue Notre Dame A. Existant - Espace dédié à la voiture - Espace piéton - Place de stationnement - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, abord d'école non sécurisé Convivialité et cadre de vie : valoriser les fonctions urbaines présentes et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres. Ecole rue Notre Dame B. Proposition 1 - Zone de rencontre - Espace piéton - Place de stationnement - Stationnement vélo - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, abord d'école non sécurisé Convivialité et cadre de vie : valoriser les fonctions urbaines présentes et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres.

4.2. METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Lieu	Illustration
ECOLE FONDAMENTALE SAINT-LOUIS SAINTE-MARIE RUE NOTRE-DAME (TAMINES)	 Ecole rue Notre Dame C. Proposition 2 - Espace piéton - Place de stationnement - Stationnement vélo - Passage piéton Enjeux Sécuriser : Dominance de la voiture, larges étendues d'asphalte, traversées dangereuses sans passages piétons, abord d'école non sécurisé Convivialité et cadre de vie : valoriser les fonctions urbaines présentes et renforcer la fonction de séjour pour favoriser les rencontres. Création d'une zone piétonne et d'un parvis devant l'église et un aménagement de rue scolaire permanente Zones de stationnement en voirie délimitées avec végétalisation Ecole St-Louis-Ste-Marie Marquage du SUL vélo Création d'une zone kiss & ride Nouvelles traversées piétonnes en plateau / trottoirs traversants

4.3. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LES DÉPOSE-MINUTES

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Infrastructures	Poursuite	Court-terme	2
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville	
	PARTENAIRES	/	
LOCALISATION	Voir carte		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Poursuivre la sécurisation et l'apaisement des abords des écoles		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Taux d'occupation et de rotation des emplacements kiss & ride		☐ Nombre d'emplacements kiss & ride ☐ Nombre d'écoles équipées de kiss & ride	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Le dépose-minute. Sécurothèque Fiche pratique n°103, SPW (2021).			
☐ Une zone de dépose-minute aux abords des écoles, une solution aux problèmes de mobilité et de sécurité routière ?.			
☐ La mobilité scolaire. Quoi de neuf?, la Cémathèque n°48, SPW (2019).			
☐ Zone de dépose-minute ou zone bleue de courte durée ?, Question de CeM n°29, SPW (2021).			
☐ Zone Abords d'Ecole. Rappel du fonctionnement, Schaerbeek, 2022.			

4.3. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LES DÉPOSE-MINUTES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Le stationnement dans les abords d'écoles est également un point nécessitant une attention particulière. A ce jour, le stationnement devant les écoles pose des problèmes de sécurité et de visibilité pour les autres utilisateurs de la voirie : stationnement en double file, sur les trottoirs, sur le passage piéton... Cela peut générer de l'insécurité routière, de la pollution de l'air et est généralement défavorable à la convivialité et à une bonne cohabitation entre les usagers.

Le développement du stationnement de manière réfléchie permettra donc de sécuriser et de fluidifier les entrées et sorties d'école. Cette action peut être réalisée en complément des autres actions pour la mobilité scolaire.

Si le stationnement est interdit en théorie sur les trottoirs, on constate cependant des véhicules qui y sont stationnés aux heures de pointe à proximité des écoles (exemple : rue de l'Enseignement à Tamines). Pour résoudre ce problème, on peut rendre impossible le stationnement sur le trottoir par l'ajout de poteaux, qui améliore également la visibilité de l'école et sécurise les déplacements piétons. Cependant, il faut également veiller à la présence de solutions de stationnement adaptées à proximité des établissements scolaires.

Pour résoudre les problèmes liés au stationnement à proximité des écoles, l'instauration de zones « kiss & ride » peut fluidifier les entrées et sorties d'écoles dans certains contextes. Une zone de dépose-minute (ou kiss & ride) est une zone qui autorise l'arrêt pour déposer ou embarquer un passager mais pas le stationnement. Pour être le plus efficace possible, les véhicules doivent s'arrêter uniquement le temps nécessaire avant de laisser la place au véhicule suivant. Les zones de dépose-minute sont particulièrement efficaces lors du dépôt des enfants à l'école et permet une rotation rapide des véhicules.

L'aménagement de zones de dépose-minute dépend du type d'établissement concerné : il sera plus opportun pour des élèves du primaire et moins approprié pour les élèves de maternelle, qui ne sont pas assez grands pour sortir seuls de la voiture, ou pour les élèves de secondaire plus autonomes qui peuvent utiliser d'autres modes (piéton, vélo, TP). Il est conseillé de placer la zone de dépose-minute à proximité de l'entrée de l'école (30 à 50m) et dans la continuité visuelle de celle-ci mais pas directement face à l'entrée pour conserver l'accès pour les autres modes.

L'aménagement de zone de dépose-minute peut être complémentaire à la mise en place de rues scolaires. Pour compléter l'offre en stationnement, la présence de parking courte durée est également conseillé, pour permettre notamment aux parents d'accompagner leurs enfants jusqu'en classe ou pour l'embarquement.

Une zone de dépose-minute peut être indiquée par un signal E1 "stationnement interdit mais arrêt autorisé" accompagné d'un panneau additionnel définissant les modalités de la zone. Elle peut être limitée dans le temps pour n'être utilisable que lors des heures d'ouverture de l'école, ou encore être utilisable pour les riverains hors de ces périodes.

Il s'accompagne du panneau dépose-minute encourageant ainsi les parents automobilistes à l'utiliser comme tel, et peut être également accompagné d'un revêtement différencié ou de bandes de couleurs pour le mettre en valeur.

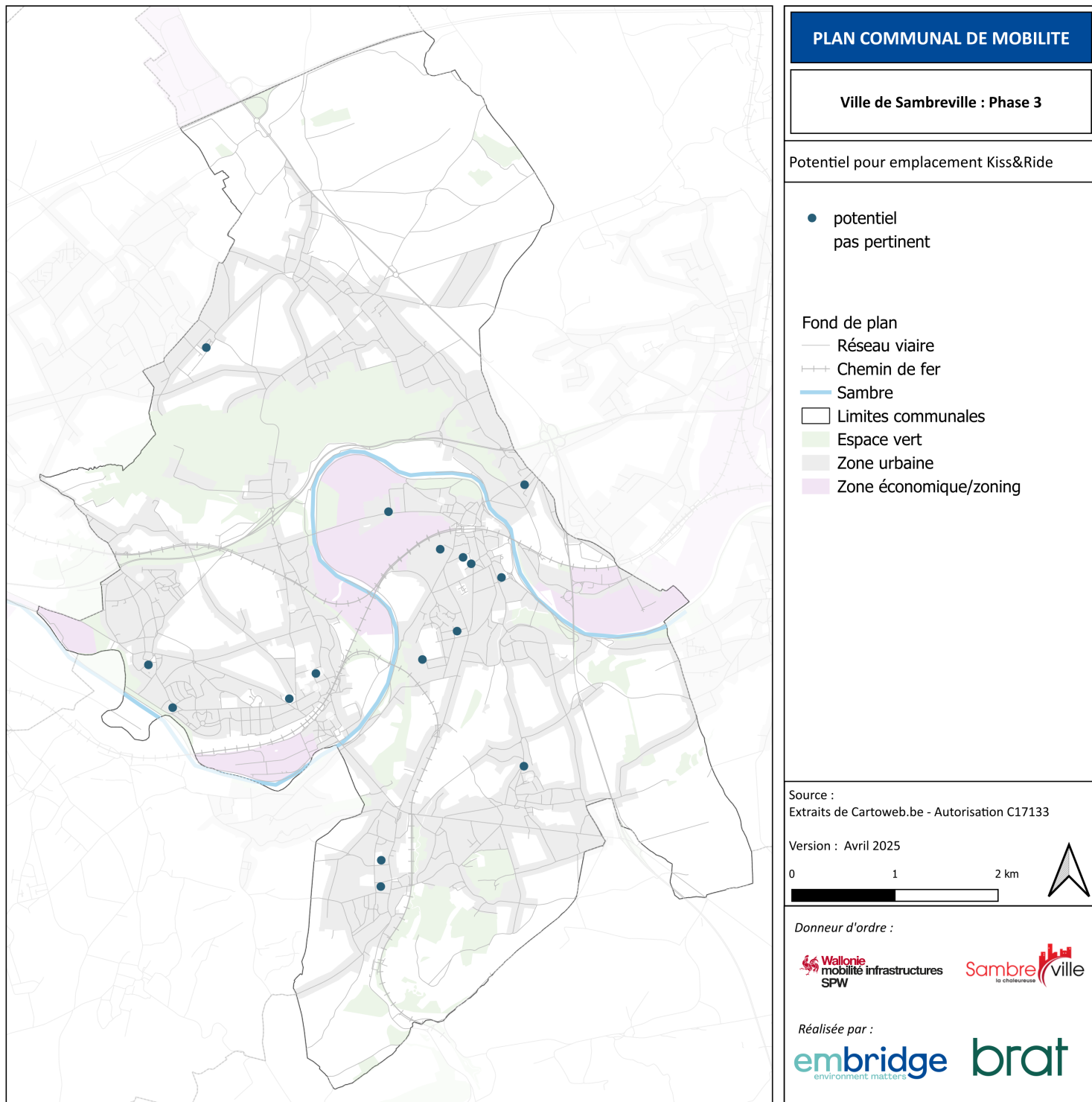
Panneau E1 avec panneau additionnel limitant la zone dans le temps et signaux non repris au Code de la Route mais d'application en Wallonie (Sources : SPW, Sécurothèque)



4.3. DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LES DÉPOSE-MINUTES

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

La carte ci-dessous identifie les écoles prioritaires pour l'aménagement de kiss & ride.



4.4. DÉFINIR DES ITINÉRAIRES D'ACCÈS À PIED, À VÉLO ET EN TRANSPORTS EN COMMUN

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Planification	Nouveauté	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, Ecoles	
	PARTENAIRES	SPW, TEC, associations de parents, Zone de Police	
LOCALISATION	Voir carte		
FINANCEMENT & SUBSIDES DISPONIBLES	Fonds propres de la Ville		
	PIMACI, PIWaCy du SPW MI et Appel à projets EMSR		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Améliorer la gestion et la planification des déplacements scolaires		
	☐ Sensibiliser, former et inciter le public scolaire à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
/		/	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ La mobilité scolaire. Quoi de neuf?, la Cémathèque n°48, SPW (2019).			
☐ Mobilité scolaire, la Cémathèque n°13, SPW (2005).			

4.4. DÉFINIR DES ITINÉRAIRES D'ACCÈS À PIED, À VÉLO ET EN TRANSPORTS EN COMMUN

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Les modes actifs ainsi que les transports publics doivent être des options fiables et sûres pour les déplacements scolaires. Pour cela, l'étude des réseaux structurants piéton-PMR, cyclable et de transport public doivent intégrer cette problématique pour rendre accessibles les écoles via ces modes alternatifs à la voiture individuelle.

Des "liaisons scolaires" peuvent être identifiées en connexion avec les réseaux existants et la qualité des aménagements doit y être assurée. En effet, afin d'encourager un usage rationnel de la voiture pour les déplacements scolaires, il est indispensable que les itinéraires depuis et vers les écoles à pied, à vélo et en transports en commun soient de qualité, confortables et adaptés aux publics scolaires. Une attention particulière doit être portée sur les traversées piétonnes et cyclables.

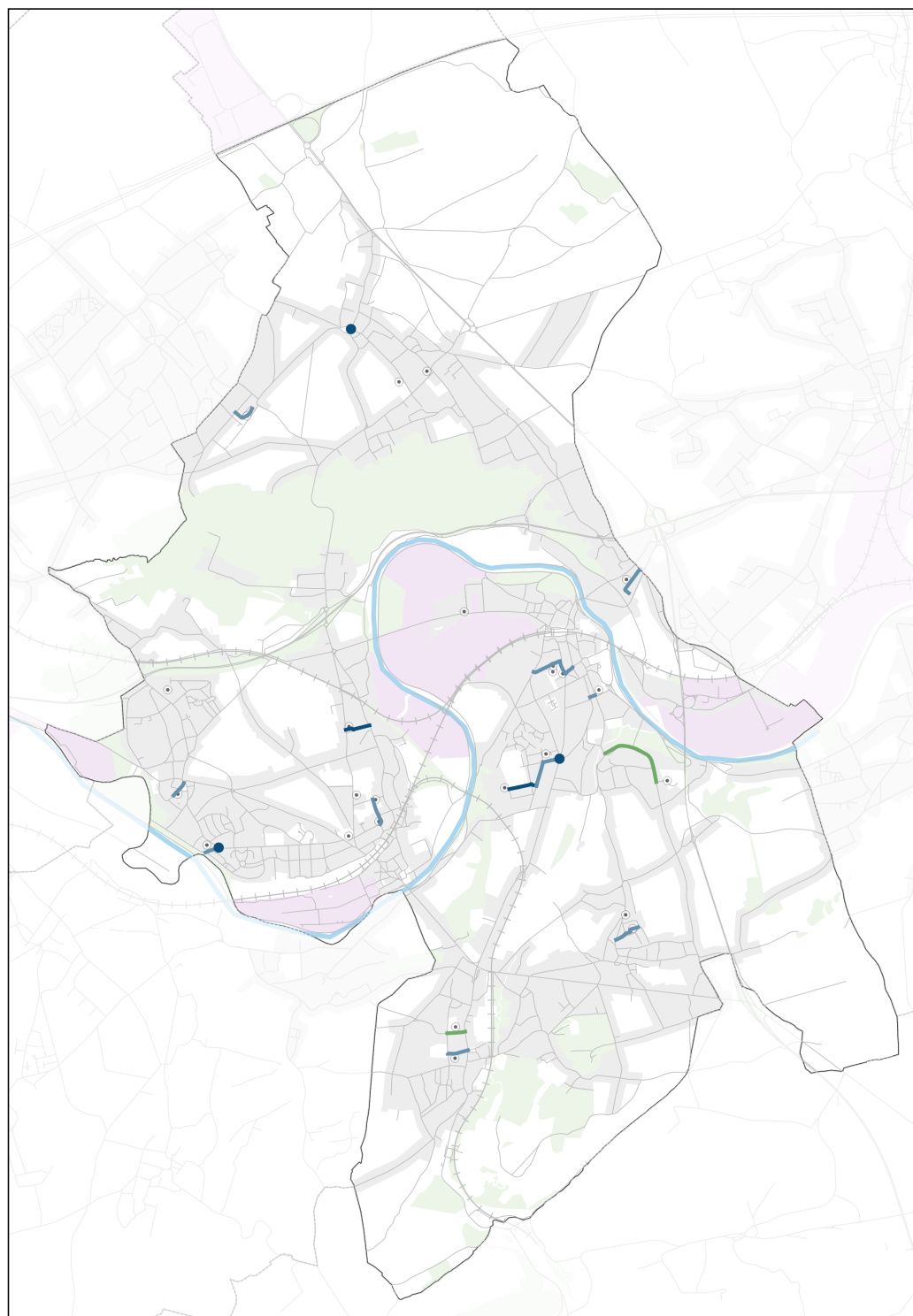
Pour définir efficacement des itinéraires d'accès à pied, à vélo ou en transport public, il est nécessaire de bien comprendre les déplacements quotidiens des publics scolaires, les distances domicile-école, la part modale de ces déplacements, les itinéraires privilégiés... Comprendre les pratiques de mobilité est une première étape pour orienter au mieux les actions à entreprendre. Ces informations peuvent être obtenues notamment via un Plan de Déplacements Scolaires (PDS, Mesure 6.2).

A Sambreville, nous avons identifié les écoles qui ne sont pas reliées par les réseaux piéton et vélo principaux. Il faut donc porter une attention particulière aux liaisons entre les écoles les réseaux concernés. Les traversées à sécuriser ont également été mises en valeur. La carte page suivante reprend ces points d'attention :

- ☐ A proximité des écoles communale de Velaine-sur-Sambre et Saint François, il n'y a pas de traversée piétonne sur la N969 au bout de la rue Hurlevent (voir esquisse place du 11 Novembre, fiche 2.1) ;
- ☐ Ecole communale de Keumiée, la rue Léopold Lebrun n'est pas incluse dans le réseau vélo ;
- ☐ Ecole communale de Moignelée, la rue Auguste Meilleur n'est pas incluse dans le réseau vélo ;
- ☐ Ecole fondamentale autonome de la communauté Française, la rue de l'Ecluse n'est pas incluse dans le réseau vélo et la traversée de la rue des Bachères doit être sécurisée ;
- ☐ La rue de l'Enseignement n'est pas incluse dans le réseau vélo (Ecole Sainte Catherine, Athénée Royal de Tamines et Ecole Fondamentale autonome Michel Warnon) ;
- ☐ Ecole St-Louis-Ste-Marie, la rue Notre Dame n'est pas incluse dans les réseaux piéton et vélo ;
- ☐ Ecole fondamentale de Falisolle, la rue de la Logette n'est pas incluse dans le réseau piéton ;
- ☐ Ecole fondamentale libre Saint-Rémy, la rue Gastron Gérali n'est pas incluse dans le réseau vélo ;
- ☐ Ecole fondamentale communale d'Arsimont, la rue du Fayt n'est pas incluse dans le réseau vélo ;
- ☐ Cité scolaire le Bosquet, la rue du Bosquet n'est pas incluse dans le réseau piéton ;
- ☐ L'école St-François Arsimont/Seuris n'est reliée ni au réseau piéton, ni au réseau vélo. De plus, la traversée de la N930 au niveau de l'avenue du Cimetière doit être sécurisée ;
- ☐ L'école Saint François d'Auvélais peut être reliée au réseau vélo rue Radache via une venelle ;
- ☐ L'école fondamentale autonome d'Auvélais, l'école industrielle et commerciale et le conservatoire Jean Lenain peuvent être reliés au réseau vélo via les rue Hicquet, F. Willy et de Falisolle
- ☐ Ecole fondamentale d'Auvélais/Sarthe, la rue des Sartinets n'est pas incluse dans le réseau vélo.

4.4. DÉFINIR DES ITINÉRAIRES D'ACCÈS À PIED, À VÉLO ET EN TRANSPORTS EN COMMUN

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE & RECOMMANDATIONS



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Ville de Sambreville : Phase 3

Itinéraires d'accès aux écoles

1

- Itinéraire d'accès piéton
- Itinéraire d'accès vélo
- Itinéraire d'accès piéton et vélo
- traversées à sécuriser

Fond de plan

- Établissement scolaire
- Réseau viaire
- Chemin de fer
- Sambre
- Limites communales
- Espace vert
- Zone urbaine
- Zone économique/zoning

Source :
Extraits de Cartoweb.be - Autorisation C17133

Version : Avril 2025

0 1 2 km



Donneur d'ordre :

Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

Sambre
ville
la châtelineuse

Réalisée par :

embridge environment matters brat

4.5. ENCOURAGER LE REPORT MODAL SCOLAIRE

NATURE DE L'ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Accompagnement / Soutien	Nouveauté	Moyen-terme	2
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, Ecoles	
	PARTENAIRES	ProVélo, Tous à Pied, Empreintes	
LOCALISATION	/		
FINANCEMENT	Fonds propres de la Ville		
& SUBSIDES DISPONIBLES	PIMACI, PIWaCy du SPW MI et Appel à projets EMSR		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Sensibiliser, former et inciter le public scolaire à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires		
	☐ Améliorer la gestion et la planification des déplacements scolaires		
INDICATEURS D'IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école			
☐ Nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école		☐ Nombre d'écoles organisant un pédibus	
☐ Nombre de vélos stationnés à l'école		☐ Nombre d'écoles organisant un vélobus	
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée, fiche n°39, Cerema.			
☐ Portail pédibus, SPW.			
☐ Pédibus: guide de démarrage, Cellule Education à la Mobilité et Sécurité Routière—SPW, 2020.			
☐ Guide méthodologique Pédibus-Vélobus, 2012, Centre de ressources en écomobilité.			
☐ Le guide pédibus Gamah, SPW.			
☐ Le guide méthodologique Pédibus/vélobus, Réseau mille-pattes.			
☐ Les plans de déplacements Scolaires, Bruxelles Mobilité, Service Public Régional de Bruxelles.			
☐ Décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires, WALLEX.			
☐ Covoiturage. Tous à bord, Cerema, 2023.			
☐ Qu'est-ce que c'est, Schoolpool.			
☐ Enfants : comment organiser un covoiturage scolaire, Envie de plus, 2023.			
☐ Eco-ramassage scolaire, Ecolo La Bruyère, 2023.			

4.5. ENCOURAGER LE REPORT MODAL SCOLAIRE

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE & RECOMMANDATIONS

L'usage de la voiture est souvent privilégié pour amener les enfants à l'école et le nombre excessif de véhicules engendre des nuisances dans les abords d'écoles (embouteillages, difficultés de stationnement, manque de visibilité et de sécurité, pollution sonore et de l'air). Cependant, des alternatives existent souvent pour la mobilité scolaire. A Sambre-ville, 26% des personnes interrogées ont déclaré que l'école de leur enfant est située à moins de 2km de leur domicile et pour 60% à maximum 5km. Ceci représente un potentiel énorme pour le report modal.

Les alternatives à la voiture sont nombreuses (modes actifs, transports publics, covoiturage...) et il existe un large éventail de solutions pour développer les modes alternatifs à la voiture et encourager le report modal dans le cadre de la mobilité scolaire. L'instauration de rues scolaires (Mesure 4.2), la définition et l'aménagement des itinéraires d'accès à l'école (Mesure 4.4) ou la réalisation de Plan de Déplacements Scolaires (PDS, Mesure 6.2) sont des solutions possibles, et nous pouvons ajouter à cette liste les exemples cités ci-dessous. La mise en place d'un monitoring de la mobilité scolaire permettrait également de mesurer la part des différents moyens de transports à Sambre-ville, de suivre l'évolution des pratiques et de communiquer ces résultats (Mesure 6.6). Il faut également prendre en compte l'âge des enfants et donc leur degré d'autonomie pour que la solution choisie soit adaptée au public mais aussi au territoire et à ses contraintes.

De plus, des initiatives peuvent être développées pour organiser la mobilité : Pédibus, vélobus, organisation du covoiturage.

Pédibus/Vélobus

En plus d'inciter les enfants et leurs parents à se rendre à l'école à pied ou en vélo, des initiatives de ramassage scolaire ou de rangs scolaires existent et voient de plus en plus le jour en Wallonie.

Les pédibus, à pied, et les vélobus, à vélo (ou même en cuistax) sont des systèmes d'accompagnement d'enfants vers l'école sous la surveillance d'adultes formés. Il s'agit d'alternatives à la voiture, qui permettent des déplacements en toute convivialité et durabilité. Ces systèmes requièrent des adultes accompagnateurs, des lignes, des arrêts et un horaire.

Ces initiatives permettent aux enfants non seulement de gagner en autonomie, de pratiquer une activité physique régulière, d'arriver plus éveillés à l'école, d'acquérir une meilleure connaissance et maîtrise de leur quartier et de la sécurité routière mais aussi aux parents ou accompagnants de réduire le nombre de trajets à réaliser vers l'école, d'être rassurés par un encadrement du trajet grâce à une solution économique et écologique. Cela contribue également à apaiser les abords de l'école (amélioration de la qualité de l'air et de la mobilité par réduction de la circulation automobile). Enfin, c'est aussi un moyen d'améliorer la convivialité et la lucidité aux abords et sur le trajet vers l'école.

La fréquence des pédi/vélo-bus est laissée à l'appréciation de l'école et des participants (tous les jours, quelques fois par semaine, une seule fois par semaine,...). Elle dépendra des besoins exprimés et de la disponibilité des personnes accompagnant les enfants. Il en est de même pour l'itinéraire de la ligne (depuis le domicile, depuis un point de rendez-vous (e.a. parking de délestage,...)). En général, le temps de trajet ne dépasse pas 15-20 minutes, y compris le temps d'arrêt (soit 1-2 km à pied et 3 km à vélo). Ce type d'organisation est également efficace pour les trajets organisés par les écoles (vers la piscine, en sortie scolaire...).



4.5. ENCOURAGER LE REPORT MODAL SCOLAIRE

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE & RECOMMANDATIONS

Le rôle de la Ville est ici d'inciter les écoles et les comités de parents à la mise en place de ce type d'initiative.

Pour la réussite de cette mesure, il est indispensable de prévoir les moyens humains suffisant et de coupler cela à l'aménagement d'itinéraires sécurisés vers/depuis l'école, d'où l'importance d'itinéraires aménagés sur les réseaux structurants des modes actifs (cf. Mesure 4.4).

Covoiturage

Les voitures sont rarement remplies lors des déplacements à l'école et cela présente donc une opportunité pour le covoiturage qui permet :

- Une diminution des nuisances aux abords des écoles ;
- Un gain de temps pour les parents et accompagnateurs ;
- Une utilisation plus écologique de la voiture.

Si la mise en place du covoiturage est essentiellement à la charge des parents, la Ville et les écoles peuvent faciliter les démarches et favoriser sa mise en place en sensibilisant le public scolaire à cette problématique et en simplifiant la mise en contact des personnes. De plus certaines applications existent pour organiser la mise en relation des individus (exemples : Schoolpool en Belgique ou cmabulle en France).

4.6. SENSIBILISER ET FORMER LE PUBLIC SCOLAIRE

NATURE DE L’ACTION	CARACTÈRE	DÉLAI DE RÉALISATION	PRIORITÉ
Comportement	Renforcement	Court-terme	1
ACTEURS IMPLIQUÉS	PILOTES	Ville de Sambreville, Ecoles	
	PARTENAIRES	ProVélo, Tous à Pied, EMSR du SPW, Police	
LOCALISATION	Chaque école volontaire		
FINANCEMENT	Fonds propres de la Ville		
& SUBSIDES DISPONIBLES	Subsides PIMACI, Appel à projets EMSR du SPW		
OBJECTIFS POURSUIVIS	☐ Sensibiliser, former et inciter le public scolaire à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires		
INDICATEURS D’IMPACT		INDICATEURS DE RÉSULTAT	
☐ Brevet du cycliste - nombre de classes concernées et nombre de participants		/	
☐ Brevet du piéton - nombre de classes concernées et nombre de participants			
☐ Brevet mécano - nombre de classes concernées et nombre de participants			
OUTILS & RÉFÉRENCES			
☐ Éducation Mobilité et Sécurité routière (EMSR), Wallonie Mobilité SPW.			
☐ Outils pédagogiques, Wallonie Mobilité SPW.			
☐ « Code du p'tit piéton », Tous à Pied.			
☐ Brevet cycliste, ProVélo.			
☐ Brevet du piéton, Tous à pied.			
☐ « Brochure à destination à des enseignants », Brevet du piéton: lacet jaune, SPW & Goodplanet.			
☐ « Brochure à destination à des enseignants », Brevet du piéton: lacet vert, Bruxelles Mobilité & Goodplanet.			
☐ « Brochure à destination des parents », Brevet du piéton: lacet jaune, SPW & Goodplanet.			
☐ « Brochure à destination des parents », Brevet du piéton: lacet vert, Bruxelles Mobilité, YAS & Goodplanet.			
☐ Chemin des écoliers, Tous à pied.			

4.6. SENSIBILISER ET FORMER LE PUBLIC SCOLAIRE

PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE & RECOMMANDATIONS

Pour instaurer un changement durable des habitudes de déplacements en lien avec les écoles vers davantage d'écomobilité, il est nécessaire de sensibiliser et former les élèves, parents et accompagnants, mais également les équipes enseignantes et éducatives, personnels de l'école. Bien entendu, il est nécessaire de prendre en compte le niveau scolaire : les élèves de maternelle, primaire et secondaire n'ont pas tous la même autonomie.

Former les élèves dès la primaire à la mobilité active comporte des avantages évidents en matière de santé et d'environnement, mais permet aussi de développer l'indépendance et les compétences psychomotrices des enfants.

La formation progressive, notamment via les brevets piéton et vélo, permettrait de sensibiliser les élèves de manière structurée tout le long de leur parcours scolaire. La Ville peut alors soutenir les écoles par un apport logistique et administratif en les mettant en contact avec des structures adaptées : la Police Sam-Som, Pro-Vélo, Gracq, Tous à pied...

Les brevets permettent de renforcer la formation des élèves à la mobilité active. Ils leur donnent des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour se sentir à l'aise en se déplaçant à pied ou à vélo. Instaurer le Brevet Piéton dès la 1^{ère} primaire et réinstaurer le Brevet Vélo dans toutes les écoles du territoire en fin de primaire (et poursuivre en secondaire) permettrait de former progressivement et structurellement tous les élèves de Sambreville.

Mais la sensibilisation passe également par la formation des autres publics scolaires, que ce soit les familles et accompagnants des enfants ou les personnels scolaires.

De plus, le SPW propose des formations sur l'Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR) qui ont pour objectif de renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable, avec différents moyens de déplacement et d'inviter les élèves à faire des choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins et des enjeux de société.

La Région Wallonne peut également subsidier différentes initiatives avec l'appui d'asbl spécialisées (Tous à pied, Good-Planet...). C'est notamment le cas du projet Chemins des écoliers conçu pour les écoles primaires et en particulier les classes de la 4^{ème} à la 6^{ème}. Ce programme vise à faciliter les déplacements scolaires d'un établissement par un projet sur un semestre incluant différents acteurs et notamment une classe ambassadrice.

BREVET DU CYCLISTE
FIETSBREVET

Extrait de la valise pédagogique proposée par l'EMSR du SPW (Source : SPW, EMSR)