



Comment développer les déplacements collectifs des enfants ?

Améliorer la mobilité vers l'école et les activités extrascolaires

Une production du service Études
et Action politique de la Ligue des familles

Juin 2024

Résumé

Et vous parents, qu'est-ce qui faciliterait votre mobilité familiale au quotidien ? Une des réponses les plus choisies lors de l'enquête menée par la Ligue des familles auprès de 1348 parents : la mise en place de déplacements collectifs d'enfants (covoiturage, rangs piétons, rangs vélos...) avec 44% des parents favorables¹.

C'est avec ce chiffre en tête que nous avons voulu creuser la mise en place de tels déplacements pour la Région bruxelloise en nous concentrant sur les modes actifs : marche, vélo.

À première vue, les raisons pour mettre en place des déplacements collectifs sont toutes bénéfiques pour les familles, car :

- ces déplacements allègent leurs problèmes de conciliation des temps et améliorent leur mobilité quotidienne,
- ils contribuent à réduire les inégalités de genre dans les couples et améliorent l'accès au marché du travail des femmes,
- ils réduisent les inégalités d'accès à l'éducation culturelle, sportive... des enfants.

Pour savoir concrètement comment les mettre en place, nous avons rencontré des acteur-trices de terrains (communes, associations, parents...). Ces entretiens ont mis en évidence toute la complexité à organiser de tels déplacements collectifs. Ils demandent beaucoup de temps et d'énergie au moment de leur lancement, dans la gestion quotidienne et pour leur renouvellement d'année en année. Par exemple, généraliser ces rangs dans les 492 écoles bruxelloises nécessiterait d'engager un grand nombre de personnes, alors que les pouvoirs locaux peinent actuellement à recruter pour ces postes à horaires coupés, temps partiels, peu compatibles avec la vie de famille.

Généraliser les déplacements collectifs vers l'école et les activités extrascolaires dans toute la Région bruxelloise est donc un projet d'ampleur, qui n'est envisageable qu'à condition d'en faire une réelle priorité politique et de dégager des budgets en conséquence. La Ligue des familles formule des recommandations pour soutenir les initiatives existantes, pour permettre aux acteurs qui envisageraient un tel projet de se lancer et pour dresser les conditions nécessaires à une politique ambitieuse en la matière. Cette étude a été réalisée avec le soutien de la direction Equal Brussels et de la Région de Bruxelles-Capitale.

¹ A. Woelfle, 2019. « Mobilité des parents : tais-toi et rame ». *Ligue des familles*. Consulté le 27 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://liguedesfamilles.be/storage/18834/2019-12-20-etude-mobilite-des-parentsv3.pdf>

Table des matières

A. Introduction.....	5
B. Qu’entend-on par déplacements collectifs ?	5
C. Quels sont les avantages ?	6
1. Pour les parents	6
1.1 Améliorer la mobilité quotidienne	6
1.2 Réduire les inégalités de genre en matière de mobilité.....	7
1.3 Améliorer la conciliation vie professionnelle-vie familiale....	9
1.4 Participer à la réduction des inégalités de genre sur le marché de l’emploi.....	10
1.5 Diminuer le recours à la voiture.....	11
2. Pour les enfants.....	11
3. Pour les écoles, les communes et la Région	12
D. Combien d’enfants pourraient être concernés ?	12
1. Les distances domicile-école à Bruxelles.....	12
2. Les moyens de déplacement de ces élèves.....	13
3. L’enseignement spécialisé.....	14
E. Qu’est-ce qui existe pour soutenir la mobilité active dans le cadre scolaire ?	14
1. Les prédiagnostics de mobilité scolaire.....	14
2. Les plans de déplacements scolaires	15
3. L’appel à projets mobilité scolaire active	16
4. Les brevets du cycliste et du piéton.....	16
5. Autres appels à projets.....	17
6. Conclusion	17
F. Comment mettre en place des déplacements collectifs d’enfants ?.....	18
1. Comment les déplacements collectifs sont-ils initiés ?	22
1.1 En général.....	22
1.2 Pour les activités extrascolaires.....	24
1.3 S’adapter aux réalités de chaque famille : le concept de motilité	25
2. Comment sont choisis les trajets ?	25
3. Comment sont-ils organisés au quotidien ?	26
4. Comment se pérennisent-ils d’année en année ?	26
5. Qui accompagne les enfants ?.....	28

Comment développer les déplacements collectifs des enfants ?

5.1 Les parents et les bénévoles.....	29
5.2 Les personnes sous contrats via une Agence Locale pour l'Emploi (ALE).....	30
5.3 Les emplois d'insertion (anciennement art. 60 et 61).....	30
5.4 Les auxiliaires d'éducation (temps scolaire et hors temps scolaire).....	30
5.5 Les gardiens de la paix.....	31
5.6 Les professeur-es.....	32
5.7 La formation et la fiabilité.....	32
5.8 Les assurances.....	33
6. Quels sont les besoins en matériel et en infrastructures ?	34
7. Et pour les enfants en situation de handicap ?	35
G. Conclusions et recommandations.....	36

A. Introduction

Et vous parents, qu'est-ce qui faciliterait votre mobilité familiale au quotidien ? Voilà une question que la Ligue des familles pose aux parents depuis plusieurs années. Une des réponses les plus choisies : la mise en place de déplacements collectifs d'enfants (covoiturage, rangs piétons, rangs vélos...). La troisième avec 44% dans notre enquête sur la mobilité des familles de 2019 réalisée auprès de 1348 parents².

C'est avec ce chiffre en tête que nous avons voulu creuser la possibilité de mettre en place de tels déplacements pour la Région bruxelloise en nous concentrant sur les modes actifs : marche, vélo.

La première partie de cette étude, plus théorique, précise le vocabulaire souvent utilisé : rang piéton/vélo, pédibus, vélobus... Nous présentons ensuite les nombreux avantages de ce type de déplacements collectifs pour les parents, les enfants, les écoles et les communes. Dans une troisième partie, nous analysons quelques statistiques sur les distances domicile-école des élèves afin de savoir si de tels déplacements sont envisageables pour les écolier-ères bruxellois. Pour la partie suivante, nous recensons plusieurs aides/subsides mis en place par les pouvoirs publics pour soutenir la mobilité active dans les écoles et les communes.

La cinquième partie décortique la boîte noire des déplacements collectifs : leur mise en place, leur fonctionnement quotidien, leur renouvellement ainsi que les freins et problèmes rencontrés. Cette partie s'appuie sur une série de rencontres avec de nombreux acteur-trices de terrains : 11 communes (Anderlecht, Auderghem, Bruxelles-Ville, Evere, Forest, Jette, Saint-Gilles, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Watermael-Boitsfort), Brulocalis (l'association de la Ville et des Communes de la Région bruxelloise), la section Plan de Déplacements scolaires de Bruxelles Mobilité, Pro Velo³ et Tous à pied⁴. A cela s'ajoutent d'autres entretiens avec des parents et des écoles qui organisent ou ont organisé de tels déplacements. Nous avons sollicité l'ensemble des communes, certaines nous ont répondu par mail (Saint-Josse, Koekelberg, Ganshoren), d'autres nous ont dit ne pas être au courant de telles initiatives et d'autres n'ont simplement jamais répondu. Pour alimenter notre réflexion sur le statut du personnel communal, nous avons rencontré un des syndicats de la fonction publique (CGSP).

La dernière partie est la traditionnelle conclusion accompagnée de recommandations.

Cette étude a été réalisée avec le soutien de la direction Equal Brussels et de la Région de Bruxelles-Capitale.

B. Qu'entend-on par déplacements collectifs ?

Ces déplacements regroupent plusieurs enfants, à pied ou à vélo, en autocar, en transports en commun, accompagnés par un/des adulte(s) pour se rendre à l'école ou en revenir ou pour aller à des activités extrascolaires (par exemple, cours de musique, de sport, écoles des devoirs...).

² A. Woelfle, 2019. *Op. cit.*

³ Une association visant à rendre le vélo accessible à toutes et tous : <https://www.provelo.org/>

⁴ Une association de promotion de la marche : <https://www.tousapied.be/>

Dans le cadre de cette étude, nous nous concentrons uniquement sur les modes actifs : marche à pied et vélo.

Les enfants, accompagnés par des adultes, suivent un itinéraire précis à un horaire fixe :

- S'il y a plusieurs arrêts sur le trajet, on parle d'un **pédibus/vélobus**. Les arrêts (entre 4 et 7) sont, en général, marqués par des panneaux situés à proximité du domicile des enfants.
- Si le trajet est direct sans arrêt, on parle de **rang piétons/vélos**. C'est le système le plus utilisé dans le cadre scolaire à Bruxelles vers les cours de piscine, la bibliothèque... Mais ils peuvent également s'organiser pour conduire plusieurs enfants de l'école vers des activités extrascolaires.

Les déplacements pédestres durent en moyenne 15 à 20 minutes et font entre 1 km et 2 km. Dès l'âge de 3 ans, les enfants peuvent y participer selon la distance du trajet. En termes d'encadrement, il est recommandé que les groupes de 20 enfants en primaire soient accompagnés de deux adultes et en maternelle, que deux accompagnateur-trices soient présents par groupe de 10 enfants⁵.

Pour les déplacements vélos, les trajets durent en moyenne 15 à 20 minutes et font environ 5 km. Des trajets plus longs allant jusqu'à 8 km peuvent être proposés. Pour y participer, les enfants doivent savoir rouler à vélo. En ce qui concerne l'accompagnement, trois accompagnateur-trices – un-e devant, un-e derrière et un-e au milieu est l'idéal, mais les trajets peuvent également se faire avec deux accompagnateur-trices⁶.

Ces rangs sont en général gérés par des bénévoles et sont mis en place à l'initiative de parents, de professeur-es/écoles ou de pouvoirs locaux.

Ces déplacements collectifs actifs sont apparus dans les années 1970 en Australie face à l'augmentation de l'usage de l'automobile. Ils visaient à réduire la dépendance à la voiture. Aujourd'hui les pédibus et rangs piétons se pratiquent dans de nombreux pays : Etats-Unis, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande, mais aussi en Europe : Angleterre, Suisse romande, France, Danemark, Norvège...⁷

C. Quels sont les avantages ?

1. Pour les parents

1.1 Améliorer la mobilité quotidienne

L'un des principaux avantages pour les parents est que cela facilite leur mobilité quotidienne et leur conciliation vie professionnelle-vie familiale.

Quand on aborde la mobilité des familles, on remarque en général trois spécificités qu'on ne retrouve pas (autant) chez les personnes sans enfant :

- L'enchaînement des déplacements. Jusqu'au début de l'adolescence, les parents sont responsables de la sécurité et des déplacements de leurs enfants, ce qui multiplie leurs trajets : crèche, école, travail, activité de loisirs... auxquels s'ajoutent d'autres

⁵ Tous à pied, entretien le 7 mai 2024.

⁶ Pro Velo, entretien le 11 avril 2024.

⁷ E. Pigalle, 2018. « Sur le chemin des écoliers, les politiques en faveur de la marche à pied. Le Pédibus en France et en Suisse romande : discours, déploiement et pratiques ». *Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional Aix Marseille université*. 18 septembre 2018.

déplacements : courses, rendez-vous médicaux... Dans notre étude de 2019, 84% des parents déclaraient régulièrement enchaîner les trajets⁸.

- La contrainte des horaires : les parents font face à plus de contraintes horaires que les personnes sans enfant : horaires scolaires, de la crèche, des activités de loisirs, qui s'ajoutent aux horaires de travail.
- Les déplacements entravés. D'une part, quand les enfants sont jeunes, les parents doivent s'adapter au rythme de ceux-ci. D'autre part, ces déplacements demandent une logistique bien rodée : prévoir la poussette/la draineuse/le vélo/le cartable/le sac de sport ou le sac à langer... Ils doivent s'adapter à l'âge et aux envies/besoins des enfants.

Dans le cadre d'organisation de déplacements collectifs des enfants, au moins les deux premières spécificités de la mobilité familiale pourraient être allégées puisque les familles ne sont plus les seules responsables de l'accompagnement de leur(s) enfant(s) à l'école ou à leurs activités. Cela permet d'éviter un trajet vers l'école/de réduire les déplacements en chaîne et de se rendre directement à son lieu de travail le matin et à la maison le soir sans faire de détour par l'école et/ou la crèche.

Un autre avantage est également de diminuer la charge mentale liée à l'organisation de ces déplacements quand précédemment parfois plusieurs personnes se relayaient pour les déplacements des enfants (entre partenaires, avec les grands-parents...).

Dans le cadre de déplacements collectifs organisés pour les activités extrascolaires, cela permet aux parents de ne pas avoir à courir pour arriver à temps à l'activité de leur enfant et pour certaines familles d'offrir à leurs enfants de participer à de nouvelles activités.

1.2 Réduire les inégalités de genre en matière de mobilité

Dans une étude de 2013 sur l'emploi du temps des femmes et des hommes, il est noté le nombre d'heures consacrées au travail rémunéré, aux tâches ménagères et aux soins, aux loisirs, au repos et aux déplacements. A Bruxelles, parmi les travailleuses, les femmes en couple avec enfants consacraient plus de temps que les hommes en couple avec enfants aux déplacements du ménage et des enfants : 1h54 pour les femmes contre 1h27 pour les hommes par semaine⁹.

On retrouve un constat similaire dans les données issues de l'enquête Beldam, enquête de mobilité réalisée dans toute la Belgique en 2009-2010, qui montre que lorsque les parents travaillent, sur 100 déplacements pour un motif d'accompagnement, 61% sont réalisés par les femmes¹⁰. Les mères qui travaillent réalisent en moyenne plus de déplacements quotidiens que les pères (5,5 contre 5,1 trajets pour les pères),¹¹ mais pour des motifs différents. La mobilité masculine est plus orientée sur le travail rémunéré, tandis que la mobilité féminine est plus centrée sur la mobilité liée aux tâches domestiques et à l'accompagnement¹². La chercheuse, Marie Gilow, parle de travail domestique mobile pour définir ces déplacements liés à l'accompagnement des enfants et à une autre tâche familiale (courses ou démarches administratives...).

⁸ A. Woelfle, 2019. *Op. cit.*

⁹ A. Woelfle, 2018. « La mobilité des familles : une affaire de genre ? ». *Ligue des familles*. Octobre 2018.

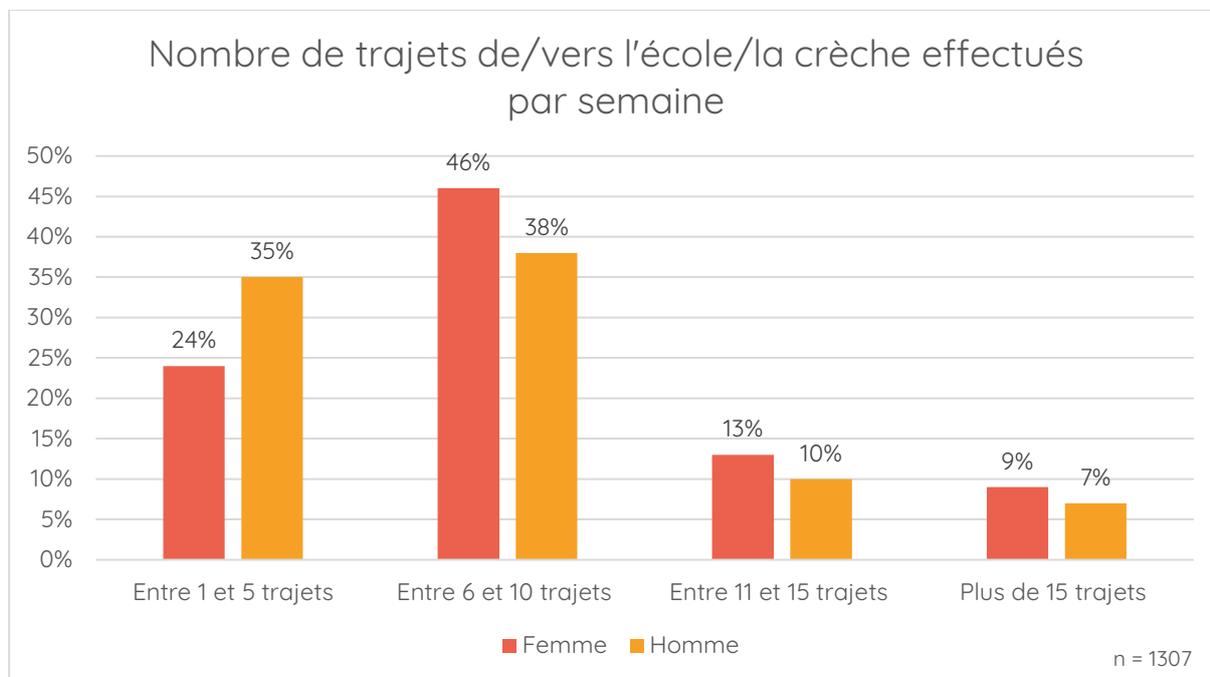
¹⁰ Y. Demoli et M. Gilow, 2019. « Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe ». *Espaces et sociétés*. 2019. Numéro 1-2. Consulté le 5 février 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-1-page-137.htm>

¹¹ Y. Demoli et M. Gilow, 2019. *Op. cit.*

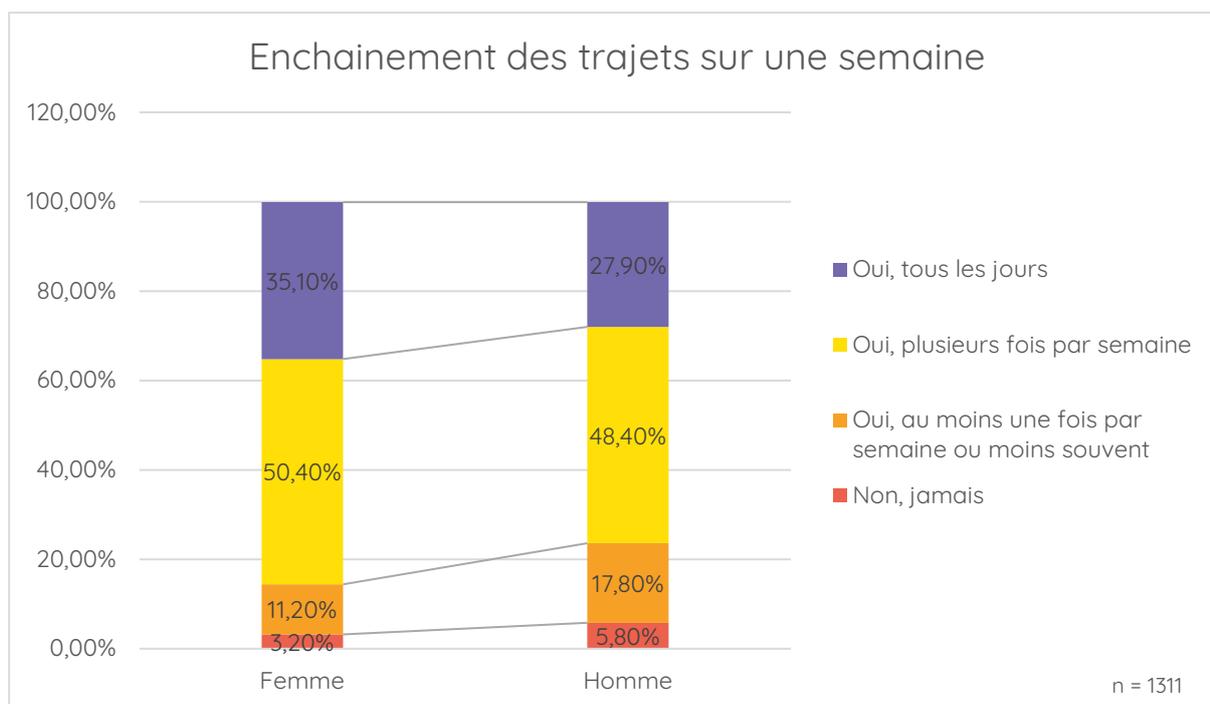
¹² Y. Demoli et M. Gilow, 2019. *Op. cit.*

Comment développer les déplacements collectifs des enfants ?

Dans l'étude de 2019 de la Ligue des familles sur les déplacements familiaux à Bruxelles et en Wallonie, le même constat est fait : les femmes sont plus accompagnatrices des déplacements de/vers l'école et la crèche que les hommes : 45% des répondantes déclaraient qu'elles faisaient entre 6 et 10 trajets, les hommes étaient 38% dans ce cas. Et 22% des femmes faisaient même 11 trajets ou plus par semaine contre 17% des hommes¹⁵.



Concernant l'enchaînement des trajets, toujours selon l'étude de 2019 de la Ligue des familles, on voit que les femmes sont plus nombreuses que les hommes à les enchaîner tous les jours.



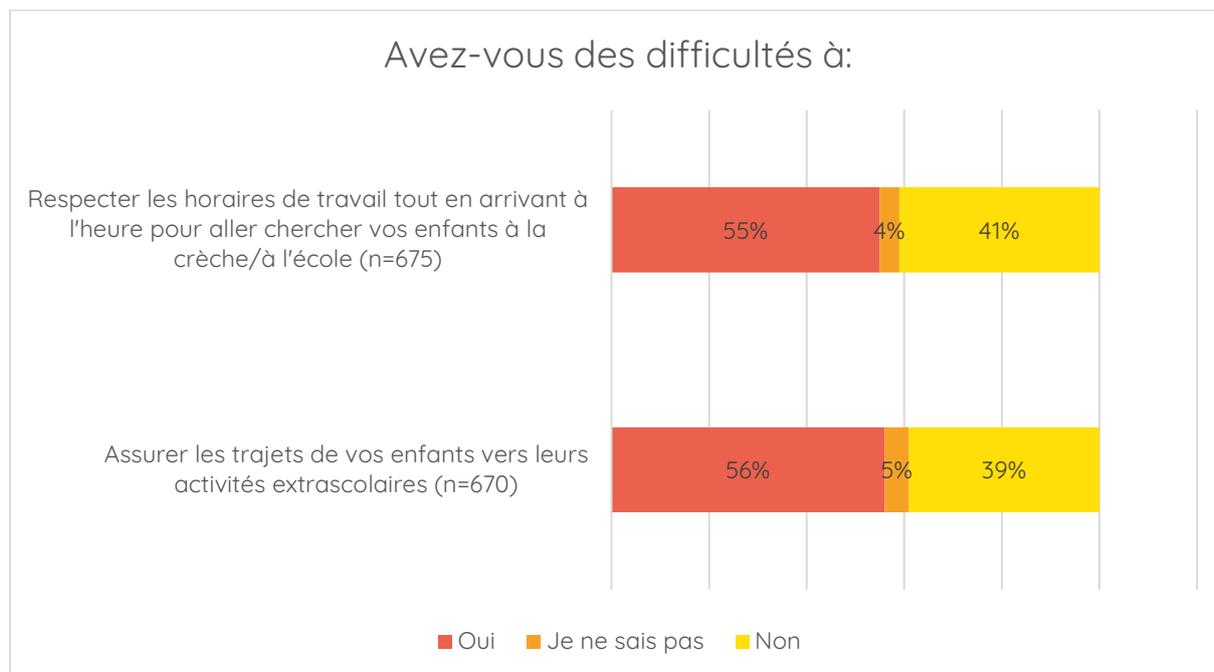
¹⁵ A. Woelfle, 2019. *Op. cit.*

La mise en place de déplacements collectifs permettrait donc de décharger les parents et particulièrement les femmes d'une partie de ces trajets, mais aussi plus spécifiquement les familles monoparentales qui sont seules à effectuer ou organiser la totalité des trajets, et permettraient à toutes de faciliter la conciliation vie professionnelle-vie familiale.

1.3 Améliorer la conciliation vie professionnelle-vie familiale

Concilier travail à temps plein et vie de famille n'est pas évident pour de nombreuses familles. Selon le baromètre des parents 2024 de la Ligue des familles, sondage réalisé auprès de 1001 parents bruxellois et wallons, 50% des parents trouvaient difficile de concilier les deux. Quand on se penche sur le genre du parent, on constate que ce sont surtout les femmes qui expriment cette difficulté : 61% contre 37% des hommes¹⁴.

Et les déplacements quotidiens pour les enfants font bien partie des difficultés de conciliation. Toujours dans le baromètre, une question portait sur les difficultés des parents à respecter les horaires d'école/crèche et à faire les trajets vers les activités extrascolaires :



Pour les parents qui ont aménagé leur temps de travail en prenant un temps partiel, un congé parental ou un crédit-temps ou qui tout simplement stressent et courent pour arriver à temps parce que les horaires sont difficiles à respecter ou à enchaîner, ces déplacements collectifs sont une vraie solution. On pense particulièrement aux familles monoparentales, qui ont seules la charge de leurs enfants et aux femmes puisqu'elles expriment en plus grand nombre éprouver ces difficultés. Les familles ayant un enfant en situation de handicap sont également particulièrement affectées par ces problèmes de conciliation. Quand l'enfant est scolarisé dans l'enseignement spécialisé, l'école répondant aux besoins de l'enfant n'est pas toujours à proximité du domicile, ce qui allonge les trajets. Quand la famille a plusieurs enfants, certains dans l'ordinaire et un dans le spécialisé, ce sont des trajets qui s'enchaînent et qui sont chronophages.

¹⁴ Ligue des familles, 2024. « Baromètre 2024 ». *Ligue des familles*. Consulté le 6 mai 2024. Disponible à l'adresse : [https://liguedesfamilles.be/storage/31758/Barom%C3%A8tre-2024-\(final\).pdf](https://liguedesfamilles.be/storage/31758/Barom%C3%A8tre-2024-(final).pdf)

1.4 Participer à la réduction des inégalités de genre sur le marché de l'emploi

D'après un rapport de la Banque Nationale de Belgique publié en décembre 2021, la parentalité a un effet différent sur la carrière des femmes et des hommes. Si des inégalités de genre sont déjà présentes entre les femmes et les hommes quand ceux-ci n'ont pas d'enfant, en termes de taux d'emploi, de temps partiel, d'horaires atypiques, ces inégalités se creusent quand un ou plusieurs enfants sont présents et particulièrement quand ceux-ci ont moins de 6 ans. Si pour les hommes, la parentalité n'a pas d'effet sur leur carrière voire, pour certains, est même un avantage, pour les femmes, la parentalité a des effets négatifs sur leur parcours professionnel¹⁵.

Avec la présence d'enfants dans le ménage, les femmes réduisent plus leur temps de travail, sont moins susceptibles de faire des heures supplémentaires, ou plus susceptibles d'interrompre leur carrière temporairement ou pour de plus longues périodes : par exemple en prenant un congé parental, un crédit-temps... En 2022, 59% des femmes exerçaient un emploi à temps plein contre 89% des hommes. Quand on regarde les motifs de ces temps partiels, on constate que les femmes réduisent principalement leur temps de travail pour des motifs familiaux : 24% le font pour une garde d'enfants ou de personnes dépendantes et 20% pour d'autres motifs personnels ou familiaux. Les hommes ne sont que 8% à réduire leur temps de travail pour la première raison et 11% pour le deuxième motif¹⁶. Ces décisions ont des impacts à long terme sur la carrière des femmes puisque la perte d'expérience réduit leurs opportunités d'atteindre des positions hiérarchiques plus importantes ou de réaliser la carrière qu'elles souhaitaient¹⁷.

Un autre élément également pointé par le rapport de la Banque Nationale est que les femmes choisissent des emplois plus proches de leur domicile et qui offrent plus de flexibilité pour pouvoir répondre aux besoins familiaux et des enfants. Parfois ces emplois sont moins bien rémunérés et n'offrent pas les opportunités d'avancement professionnel ou de gain de carrière pour ces femmes que d'autres emplois situés un peu plus loin.

Pour les parents demandeurs d'emploi qui suivent une formation, l'accompagnement des enfants peut aussi engendrer des problèmes de conciliation. Dans une étude de Bruxelles Formation sur les conditions de vie des stagiaires en formation préqualifiante, parmi les obstacles mentionnés pour entamer une formation et la poursuivre, on retrouve la distance domicile-école/crèche-lieu de formation. Encore une fois, les femmes sont plus en difficulté que les hommes par rapport à ces problèmes de conciliation et particulièrement les femmes à la tête d'une famille monoparentale. Certains parents arrivent en retard à leur formation ou lorsque la formation est longue doivent changer soit l'école des enfants, soit le domicile de la famille¹⁸.

Cependant, réduire la prise en charge des déplacements des enfants par les femmes ne réduira pas complètement les inégalités de genre qui touchent bien d'autres domaines. Cela nécessite l'adoption/le renforcement de mesures de conciliation et un changement de mentalité qui permettrait une distribution équitable des tâches entre parents, mais ces déplacements

¹⁵ M. Nautet et C. Piton, 2021. « How does parenthood affect the careers of women and men? » *NBB Economic Review*. Décembre 2021. Consulté le 29 avril 2024. Disponible à l'adresse : https://www.nbb.be/doc/ts/publications/economicreview/2021/ecoreviii2021_h7.pdf

¹⁶ STATBEL, 29 mars 2023. « Le temps partiel baisse légèrement en 2022 ». Consulté le 24 janvier 2024. Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/marche-du-travail/le-travail-temps-partiel#news>

¹⁷ M. Nautet et C. Piton, 2021. *Op. cit.*

¹⁸ Bruxelles Formation, 2022. « Les conditions de vie des stagiaires en formation préqualifiante : obstacles ou leviers ? Synthèse de l'étude ». Avril 2022. Consulté le 18 janvier 2024. Disponible à l'adresse : https://www.bruxellesformation.brussels/wp-content/uploads/2022/04/Conditions-de-vie-des-stagiaires_web.pdf

permettront à beaucoup d'entre eux et surtout d'elles de plus facilement concilier certains aspects et d'ouvrir de nouvelles perspectives de carrière.

1.5 Diminuer le recours à la voiture

Pour les familles qui faisaient précédemment ces déplacements en voiture, cela permet de réduire leur utilisation de la voiture et de faire des économies. La diminution de la présence des voitures dans l'espace public aux abords des écoles permet aussi de rendre ces abords plus sécurisés. C'est un fait pour de nombreux parents : les dangers autour de l'école les incitent à moins recourir aux modes actifs et à moins laisser leurs enfants se déplacer seuls par peur d'un accident. C'est un cercle vicieux, plus de voitures autour des écoles augmentent le sentiment d'insécurité. L'insécurité augmente à son tour le nombre de voitures autour de l'école et dissuade les parents de laisser leurs enfants se déplacer seuls.

2. Pour les enfants

L'organisation de déplacements collectifs pour les enfants a des effets très bénéfiques sur leur santé, leur développement et leur autonomie.

Du point de vue de la santé, le premier avantage et le plus évident consiste en la pratique d'une activité physique régulière qui permet de lutter contre la sédentarité. L'OMS recommande que les enfants et adolescent-es pratiquent une activité physique modérée ou intense 60 minutes minimum par jour¹⁹. D'après des données collectées en 2014 auprès d'enfants scolarisés en écoles francophones à Bruxelles, seuls 21% des enfants en primaire atteignaient ou dépassaient ce seuil de 60 minutes²⁰. Cette pratique physique améliore également la concentration en classe.

Un deuxième avantage serait l'amélioration de la qualité de l'air aux abords des écoles suite à la réduction du nombre de voitures. Une étude de 2018 de Greenpeace sur la qualité de l'air aux abords de 222 écoles belges montrait que seuls 3% des écoles testées avaient un niveau de NO₂ inférieur à 10 µg/m³, c'est-à-dire un air de bonne qualité. 62% des rues devant l'école avaient un air de qualité médiocre à mauvaise²¹. Le transport routier émet plus de 50% des polluants atmosphériques Nox à Bruxelles²². Les impacts de cette pollution sont nombreux : troubles cardiovasculaires, troubles dermatologiques (eczéma, démangeaisons...), troubles du système nerveux central, irritations, troubles hormonaux... Les enfants, plus sensibles que les adultes à la pollution de l'air, sont encore plus à risque de développer ce type de troubles²³.

Troisièmement, dans le cadre de déplacements collectifs vers des activités extrascolaires, c'est l'occasion de proposer à certains enfants qui ne pouvaient pas y participer précédemment, faute de disponibilités des parents, de participer à de nouvelles activités. Ces activités sont bénéfiques en termes d'acquisition de compétences, de liens sociaux, mais aussi de mixité sociale²⁴. Ce dernier

¹⁹ J. Andrieux, C. Bouland, M. Eggen, 2020. « Etat des connaissances sur les liens entre environnement et santé en Région de Bruxelles Capitale ». *Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles*. Consulté le 27 mai 2024. Disponible à l'adresse : https://www.ccc-ggc.brussels/sites/default/files/documents/graphics/dossiers/dossier_2021_fr_etude_sante_environnement_esp_ulb.pdf

²⁰ J. Andrieux, C. Bouland, M. Eggen, 2020. *Op. cit.*

²¹ Greenpeace, 2018. « Mon air, mon école. Etude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges ». Mai 2018. Consulté le 24 janvier 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.greenpeace.org/static/planet4-belgium-stateless/2018/12/66c79276-66c79276-schoolmonitoring-completereport-fr.pdf>

²² Bruxelles Environnement, 2023. « Qualité de l'air extérieur : état des lieux ». 22 août 2023. Consulté le 14 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://environnement.brussels/citoyen/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/qualite-de-lair-exterieur-etat-des-lieux>

²³ Greenpeace, 2018. *Op. cit.*

²⁴ D. Gillot, 2019. « Structures extrascolaires et inégalité sociale. Etude de cas à Péruwelz et à Wiers. ». *Faculté*

argument est celui invoqué par les communes d'Evere et de Jette pour l'organisation de rangs piétons vers leurs académies de musique...

Enfin, c'est l'occasion pour les enfants de pratiquer la marche/le vélo dans la circulation et de mettre en pratique des compétences apprises à l'école (via les formations/sensibilisations au Code de la route) ou avec leurs parents. Ils ont également l'occasion de mieux connaître d'autres enfants de la même école, mais qui ne sont pas dans leur classe. C'est également un bon moyen d'acquérir le réflexe d'utiliser des modes actifs pour se déplacer.

3. Pour les écoles, les communes et la Région

Pour ces acteur-trices, l'organisation de déplacements collectifs des enfants présente aussi plusieurs avantages.

Premièrement, la réduction de la présence de voitures aux heures d'entrée et de sortie de l'école augmente la sécurité aux abords des écoles et des rues adjacentes. C'est aussi moins d'embouteillages, de parkings sauvages... Comme vu plus haut, la qualité de l'air sera également améliorée pour les enfants, les professeur-es et les riverains.

La présence de groupes d'enfants dans l'espace public animera les quartiers par lesquels ils passent et rendra plus visible cette jeune catégorie de la population auprès des habitant-es. C'est l'occasion pour les pouvoirs publics d'améliorer les cheminements piétons et cyclistes par lesquels les enfants passent et d'ainsi améliorer la sécurité de tous les habitant-es ainsi que renforcer/développer les modes actifs de déplacements. Et s'ils souhaitent aller plus loin, c'est aussi l'occasion de repenser l'aménagement du territoire en fonction des enfants : plus d'espaces de jeux, de repos, d'espaces verts... créant ainsi un cercle vertueux : ce réaménagement profitant à d'autres enfants/familles.

Pour les professeur-es, de tels déplacements sont aussi l'occasion de mettre en pratique des apprentissages faits dans le cadre du programme scolaire.

D. Combien d'enfants pourraient être concernés ?

1. Les distances domicile-école à Bruxelles

En 2022-2023, 54 485 enfants fréquentaient l'enseignement maternel et 98 309 l'enseignement primaire en Région bruxelloise, enseignements francophone et néerlandophone confondus²⁵. Ces enfants sont répartis dans 492 écoles maternelles et primaires, 349 francophones et 143 néerlandophones²⁶. La première question à laquelle répondre est de savoir à quelle distance ces enfants habitent de leur école pour évaluer la pertinence de développer des rangs/vélobus/pédibus.

des sciences économiques, sociales, politiques et de communication, Université catholique de Louvain. Promotrice. : P. Vendramin. Consulté le 27 mai 2024.

²⁵ Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. Enseignement. Population scolaire. Tableaux - 2024/04. Consulté le 7 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://ibsa.brussels/themes/enseignement/population-scolaire>

²⁶ Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse. *Op. cit.*

D'après des chiffres obtenus auprès de Bruxelles Mobilité²⁷, beaucoup de déplacements collectifs de et vers les écoles pourraient être organisés, car une très large majorité des élèves de maternelle et primaire habitent à 2 km ou moins de leur école. Les distances ne sont pas calculées à vol d'oiseau, mais sur base des distances piétonnes existantes. Ces chiffres concernent les enfants scolarisés dans l'enseignement néerlandophone et francophone.

Niveau/distance	2 km ou moins	Plus de 2 km	Total	Nbre d'élèves
Maternelle	72,9%	27,1%	100%	50 130
Primaire	65,9%	34,1%	100%	87 612

Source : Bruxelles Mobilité.

Une autre source d'information, provenant du Service Enseignement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, corrobore ces résultats, cette fois-ci uniquement pour les élèves scolarisés dans l'enseignement fondamental ordinaire en Fédération Wallonie-Bruxelles. Ils présentent la situation au 15 janvier 2023. En revanche, les distances sont exprimées à vol d'oiseau entre le domicile de l'élève et le lieu de scolarisation.

Niveau/distance	2 km ou moins	Entre 2 et 5 km	Entre 5 et 10 km	Plus de 10 km	Inconnue	Nombre d'élèves
Maternelle	85%	12%	2%	0,11%	0,81%	36 199
Primaire	80%	16%	3%	0,13%	0,92%	65 328

Source : Enseignement.be Fédération Wallonie-Bruxelles

Dans les deux cas, on constate que pour de nombreux élèves la distance domicile-école correspond aux distances recommandées lors de déplacements collectifs. Il est donc tout à fait envisageable de développer ceux-ci.

2. Les moyens de déplacement de ces élèves

Une deuxième question consiste à savoir comment les élèves se déplacent pour se rendre à l'école. Les modes actifs font-ils déjà partie de leurs trajets quotidiens ? Pas tout à fait. D'après les données collectées par Bruxelles Mobilité sur base des prédiagnostics de mobilité scolaire et des plans de déplacements scolaires (voir ci-dessous) reçus entre 2013 et 2020 :

- 38% des élèves venaient en voiture,
- 37% à pied,
- 21% en transports en commun,
- 3% à vélo,
- 1% à moto, en covoiturage ou en transports scolaires²⁸.

Ces données rassemblent les informations de 152 540 élèves répartis dans 451 établissements de l'enseignement ordinaire francophone et néerlandophone²⁹. Au regard des distances moyennes entre le domicile et l'école des enfants et des modes de déplacements, on peut conclure que plusieurs enfants pourraient venir à l'école via les rangs ou les pédibus/vélobus et ainsi améliorer la conciliation vie-professionnelle, vie familiale des parents. On peut également supposer qu'un certain nombre d'enfants venant actuellement en voiture pourraient profiter de ce type de déplacements. Ceci pourrait aussi réduire l'usage de la voiture chez les parents qui y recourent en

²⁷ Chiffres obtenus à notre demande par mail le 24 janvier 2024.

²⁸ Bruxelles Mobilité, 2020. « Bilan de 10 ans de mise en œuvre des plans de déplacements scolaires (PDS) à Bruxelles ». *Espaces-Mobilité et Stratec*. 3 novembre 2020.

²⁹ Bruxelles Mobilité, 2020. *Op. cit.*

raison des trajets en chaîne qu'ils doivent effectuer, puisqu'ils pourraient se rendre directement au travail par d'autres moyens.

3. L'enseignement spécialisé

Parmi les enfants résidant en Région bruxelloise, environ 3,4% fréquentent l'enseignement spécialisé (maternel, primaire et secondaire) francophone et néerlandophone. En 2019-2020, ce sont 7 162 enfants qui fréquentaient une de ces écoles, dont 1 798 qui résidaient hors de la Région bruxelloise.

Au total, il existe 9 types d'enseignement spécialisé pour les deux communautés qui couvrent des handicaps différents : déficiences auditives, déficiences visuelles, troubles de l'apprentissage, troubles du comportement...³⁰ Les écoles pour répondre aux besoins des élèves se spécialisent par type d'enseignement.

Or cette spécialisation des écoles et le fait qu'elles sont moins nombreuses que les écoles de l'enseignement ordinaire ont un impact sur la distance domicile-école des enfants scolarisés dans le spécialisé. D'après les calculs de l'IBSA, dans l'enseignement spécialisé, 31% des élèves du fondamental et 12% des élèves du secondaire fréquentent une école dans leur commune de résidence. Pour les enfants dans l'ordinaire, ce sont respectivement 68% des élèves du fondamental qui sont dans ce cas et 38% des élèves du secondaire³¹.

La Cocof organise le transport scolaire pour les enfants inscrits dans l'enseignement spécialisé francophone. En 2023, cela concernait 2827 enfants répartis dans 47 établissements. Ce qui correspond à 235 circuits réalisés avec des minivans, des bus, des taxis et 10 rangs à pied combinés avec les transports en commun.

E. Qu'est-ce qui existe pour soutenir la mobilité active dans le cadre scolaire ?

Il existe plusieurs initiatives régionales visant à encourager/développer la mobilité active dans les écoles. Sans prétendre toutes les recenser, nous mentionnons ici les plus importantes.

1. Les prédiagnostics de mobilité scolaire

Ce n'est pas directement une mesure de soutien aux écoles, cependant la réalisation d'un prédiagnostic conditionne la participation aux plans de déplacements scolaires (voir section suivante).

Depuis 2013, chaque école maternelle, primaire et secondaire doit fournir tous les trois ans un prédiagnostic de sa mobilité à Bruxelles Mobilité. Ils doivent détailler les caractéristiques de l'établissement (nombre d'élèves, membres du personnel...), l'offre de mobilité aux abords de l'école, compiler les déplacements domicile-école des élèves et les déplacements durant le temps

³⁰ Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse, 2021. « Focus n.45. L'enseignement spécialisé en Région bruxelloise : y-a-t-il un équilibre entre l'offre et la demande ? ». Septembre 2021. Consulté le 10 juin 2024. Disponible à l'adresse : https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Focus-45_FR-final.pdf

³¹ *Idem.*

scolaire. Ce plan doit aussi lister les améliorations en matière de mobilité durable et de sécurité routière en cours ou envisagées³².

Si ce prédiagnostic est obligatoire, aucune sanction n'est prévue si l'école ne le fournit pas. Cependant, sans, les écoles ne peuvent pas participer aux plans de déplacements scolaires, car c'est via ce prédiagnostic qu'elles font part de leur souhait d'y participer.

2. Les plans de déplacements scolaires

Les Plans de Déplacements Scolaires (PDS) sont un accompagnement des écoles souhaitant promouvoir une organisation durable de leurs déplacements, proposé par l'administration régionale Bruxelles Mobilité. Chaque année, ce sont entre 20 et 30 écoles qui sont sélectionnées parmi les écoles qui sont intéressées. Un comité au sein de l'école, qui peut être composé de parents, de professeur·es, de la direction est formé. Il est accompagné par deux ASBL : Coren ou Good Planet pendant 18 mois pour réaliser l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation des déplacements des élèves et du personnel scolaire.

Les écoles doivent remettre un plan d'action à la fin de la première année, décliné en plusieurs volets : information, sensibilisation, organisation des transports, infrastructures... Les actions reprises dans ces plans sont très variées : certaines sont très ambitieuses, d'autres moins, car elles dépendent du temps disponible et de la motivation des directions, des professeur·es et des parents. Parmi ce plan d'action, elles peuvent proposer des pédibus/vélobus et rangs si elles le souhaitent.

Bruxelles Mobilité soutient les écoles en fournissant des outils (formulaire d'enquête, cartes de localisation) ainsi que du matériel. Par école, un budget maximum est prévu. Ce matériel reste la propriété de l'école et peut comprendre :

- Un ruban de promenade (pour 12 élèves et 1 adulte),
- Des manuels pédagogiques pour l'apprentissage de la marche,
- Des manuels pour l'apprentissage du vélo,
- L'installation de parkings vélos,
- Des vélos neufs de différentes tailles (de la maternelle au secondaire),
- Des draisennes,
- Des cartes vélos,
- Des cadenas,
- Des kits de réparation vélo,
- Des parkings pour trottinette,
- Des gilets fluos,
- Des casques vélos de différentes tailles,
- Des prêts gratuits de matériel de l'association ProVelo (dont des box sécurité contenant des chasubles et des casques) et du prêt de matériel du Réseau Idée³³.

Bruxelles Mobilité propose aussi une série d'animations, de formations et de services aux écoles ayant un PDS. Ces actions couvrent autant la marche que le vélo et sont adaptées aux différents âges des enfants³⁴. Pour continuer à bénéficier du soutien de Bruxelles Mobilité, les PDS doivent être réactualisés tous les 3 ans vu les changements d'élèves³⁵.

³² Bruxelles Mobilité, 2024. « Prédiagnostic mobilité scolaire ». Consulté le 10 juin 2024. Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/prediagnostic-mobilite-scolaire>

³³ Bruxelles Mobilité. *Soutien aux actions de mobilité*. Consulté le 18 janvier 2024. Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/soutien-aux-actions-de-mobilite>

³⁴ Bruxelles Mobilité. *Op.cit.*

³⁵ Entretien avec la Section de Déplacements Scolaires de Bruxelles Mobilité, 2 avril 2024.

3. L'appel à projets mobilité scolaire active

Brulocalis propose une fois par an aux communes de répondre à un appel à projets sur la mobilité scolaire. Cet appel est financé par la Région et le budget est de 50.000 euros par commune. Les projets peuvent financer la fermeture des rues scolaires et les rangs piétons/vélos sur le temps scolaire ou hors temps scolaire.

Concrètement ce subside peut servir à financer le coût des accompagnateur-trices, les assurances, la communication, la formation des accompagnateur-trices, du petit matériel pour les accompagnateur-trices (y compris vélo et vélo cargo) et des équipements divers. Certains frais qui seraient couverts par un autre financement ne peuvent pas être demandés dans cet appel à projets³⁶.

Quand les communes répondent à l'appel à projets, elles doivent détailler avec quelle(s) école(s) elles travaillent. Les projets sont sélectionnés chaque année par un jury reprenant Brulocalis et Bruxelles Mobilité. En fin d'année, une évaluation du subside est effectuée. La commune doit rentrer un dossier avec les justificatifs et factures liées à son projet.

Toutes les communes ne rentrent pas de demandes. Par exemple, la commune de Jette qui organise 11 rangs y avait fait appel sa première année de fonctionnement pour rémunérer ses bénévoles. Elle a arrêté, car elle jugeait les démarches trop fastidieuses pour le petit budget qu'elle souhaitait (environ 3000 euros). Entre-temps, les procédures pour candidater ont été revues. À l'inverse la commune d'Evere, qui organise plus d'une vingtaine de rangs, finance ses 5 ALE avec l'entièreté du subside.

Si l'on regarde les statistiques de ces 3 dernières années reprenant les rangs/pédibus/vélobus organisés sur le temps et hors temps scolaire, en moyenne entre 5 et 7 communes rentrent une demande de subside pour un total de 20 à 40 rangs selon l'année. La majorité des communes demandent les subsides pour des rangs organisés durant le temps scolaire, suivis ensuite de rangs vers des activités extrascolaires et en dernier des subsides pour des trajets domicile/école.

Brulocalis organise une réunion annuelle avec les communes pour discuter des difficultés rencontrées par rapport à leur projet. Parmi celles évoquées pour les rangs, les communes mentionnent la difficulté persistante à trouver des accompagnateur-trices, malgré le subside.

4. Les brevets du cycliste et du piéton

Organisées respectivement par Pro Velo et Good Planet, ces deux formations facultatives sont à destination des professeur-es/éducateur-trices/gardiens de la paix pour qu'ils puissent enseigner ensuite aux élèves les déplacements à vélo ou à pied dans la circulation. Pour y participer, les écoles ne doivent pas être engagées dans un plan de déplacements scolaires.

Dans le cas du brevet cycliste, Pro Velo suit les professeur-es/gardiens de la paix/éducateur-trices pendant plusieurs années jusqu'à ce qu'ils se sentent autonomes pour accompagner des élèves dans la circulation à vélo. Concernant les brevets du cycliste, beaucoup d'écoles sont sur liste d'attente pour y participer. Pour répondre aux problèmes d'engorgement, les subsides de Pro Velo ont été augmentés et en parallèle Bruxelles Mobilité a développé des manuels « petit piéton » et « petit cycliste » à destination des professeur-es pour commencer des exercices au sein de l'école.

³⁶ Bruxelles Mobilité, 2024. *Soutien Régional aux Actions Communales de Mobilité et de Sécurité Routière 2024*. Consulté le 28 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2023-12/catalogue.pdf>

5. Autres appels à projets

Il existe d'autres appels à projets qui peuvent soutenir les communes et les écoles dans la mise en place ou la création d'infrastructures qui faciliteraient le développement de rang/pédibus/vélobus.

Chaque année, un appel à projets est lancé dans le cadre de la semaine de la mobilité pour les communes et les écoles qui souhaitent promouvoir la mobilité active et durable. Un test de rang/pédibus/vélobus pourrait se faire durant cette semaine. Cependant les dépenses éligibles sont assez limitées : la demande en matériel, formation ne peut pas concerner des postes déjà repris dans l'offre des PDS³⁷.

D'autres appels à projets plus périphériques à notre sujet d'étude existent également. Ils consistent à soutenir les communes dans le réaménagement de la voirie pour les piétons et les cyclistes ainsi qu'à augmenter le nombre de stationnements vélos, développer des rues et quartiers scolaires et augmenter le mobilier urbain pour les piéton·nes et les cyclistes³⁸. Ce sont toutes des mesures qui peuvent faciliter le développement de rang/pédibus/vélobus.

6. Conclusion

Il existe déjà quelques politiques pour soutenir financièrement, via un accompagnement ou du matériel, la mobilité active au sein des écoles et des communes et qui pourraient être utilisées pour les rangs et les pédibus/vélobus. Cependant, à l'exception des prédiagnostics de mobilité scolaire, toutes sont facultatives, ce qui fait reposer le recours à ces aides sur leur connaissance par les communes ainsi que sur le temps et leurs disponibilités pour remplir les démarches.

De plus, le renouvellement annuel des appels à projets ne permet pas de garantir une pérennité de l'emploi aux personnes qui sont engagées avec ces subsides, cela met en péril la stabilité des équipes et empêche de mener à bien des projets sur le long terme. D'autre part, ils sont insuffisants pour soutenir des déplacements collectifs d'enfants à plus grande échelle ou encore plus à les généraliser à l'ensemble de la Région.

Concernant l'appel à projets sur la mobilité active dans les écoles, nous l'avons vu, toutes les communes sont loin d'y faire appel. Lors de discussion avec Brulocalis, ils nous ont également confirmé que cet appel à projets n'est pas structurel. Et pour la commune d'Evere qui y recourt systématiquement pour organiser ces rangs, ce montant n'est pas suffisant pour couvrir toutes les dépenses. Un autre point évoqué par Brulocalis est que les écoles du réseau libre ou néerlandophones ne sont peut-être pas au courant qu'un tel appel à projets existe, car elles ont moins de contacts avec la commune que les écoles communales.

La démarche des PDS peut être un excellent moyen de développer des déplacements collectifs d'enfants, car l'école dispose déjà d'une série d'informations sur le domicile de ses élèves et l'accompagnement par une des ASBL permet d'élaborer un plan d'action pour le mettre en place : formation des élèves, communication aux parents, recherche de subsides, acquisition de matériel...

³⁷ Bruxelles Mobilité, 2024. *Semaine de la Mobilité 2024. Appel à projets – date limite 15 mars 2024*. Consulté le 27 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/appel-a-projet>

³⁸ Brulocalis. *Subsides et appels à projets*. Consulté le 27 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://brulocalis.brussels/fr/subsides?f%5B0%5D=beneficiaires%3A99&f%5B1%5D=subject%3A45&f%5B2%5D=subject%3A97&page=0>

Cependant, on note qu'une série d'aides n'est pas disponible sans que l'école s'engage dans un processus de PDS, ce qui peut freiner des écoles qui voudraient se lancer. De plus, le matériel acquis dans le cadre des PDS reste la propriété de l'école, ce qui complique les choses quand les déplacements se font hors temps scolaire : est-ce qu'on peut prêter du matériel vélo (vélo, casque) ou des chasubles qui resteront au domicile des enfants une bonne partie du temps ?

Les formations, surtout vélo, sont un bon moyen de familiariser les enfants à se déplacer dans la circulation et peuvent être un préalable au lancement de déplacements collectifs. Les appels à projets peuvent également permettre de tester dans déplacements collectifs notamment dans le cadre de la semaine de la mobilité. Par exemple, à Auderghem, le professeur de sport a d'abord testé un vélobus plusieurs années durant cette semaine avant de le généraliser à un jour semaine.

F. Comment mettre en place des déplacements collectifs d'enfants ?

Dans cette partie, nous présentons les manières dont sont mis en place actuellement les déplacements collectifs. Pour ce faire, nous nous basons sur nos échanges avec les communes, associations, parents, professeur-es rencontrés ainsi que sur la littérature scientifique que nous avons lue.

Dans les tableaux suivants sont repris les différents rangs, pédibus/vélobus qui ont été mentionnés lors de nos rencontres. Ces tableaux ne sont évidemment pas exhaustifs. Dans le premier tableau (en vert) sont repris les pédibus et rangs piétons actifs sur le territoire bruxellois. Dans le second tableau (en orange) sont mentionnés les rangs piétons et pédibus qui ne sont plus en activité à Bruxelles ou qui sont en Wallonie. Dans le troisième tableau (en bleu) sont détaillés les rangs vélo et vélobus bruxellois actifs ou en arrêt. Quand une case reprend une barre (/) c'est que nous n'avons pas eu l'information.

Les rangs piétons et pédibus actifs à Bruxelles

Actifs	Nombre	Fréquence	Organisateur principal	Accompagnateurs	Nombre d'enfants	Age des enfants	Nombre d'arrêts	Durée et km
3 écoles à Jette	11 rangs	Pour les cours collectifs de l'académie et un club sportif – plusieurs rangs par jour	La commune via la Brede School + soutien académie (inscriptions)	Bénévoles, parents ou professeur-es de l'académie (sur son chemin) Défraiement de 7,5 euros	70 enfants au total	Dès 5 ans	Trajet direct	Selon les distances : de 10 à 25 minutes
Toutes les écoles d'Evere vers l'académie et les activités du centre culturel l'Entrela'	22 rangs dont certains avec la STIB (distances trop grandes)	Plusieurs fois chaque jour de la semaine vers les lieux des activités + rangs retour entre un lieu d'activité excentré et le siège du centre culturel	La commune via 2 personnes de la coordination ATL + l'académie et le centre culturel (inscriptions, listes...)	5 ALE sur subside régional + 3 animateur-trices du centre culturel + 1 personne coordination au centre culturel	114 enfants	Dès 5 ans	Trajet direct (éventuellement passage dans plusieurs écoles)	1 km ou moins.
Catteau - Aurore Bruxelles-ville	1 rang	Tous les matins	La commune	Un-e auxiliaire et un-e professeur-e payés par la commune	Tous les enfants de l'école qui le souhaitent	Dès 2,5 ans	Trajet direct	100 m pour accompagner les enfants déposés en voiture au bout de la rue scolaire jusqu'à l'école.
Les 4 saisons Saint-Gilles	1 rang	Fin de journée	Les professeur-es	Les professeur-es (bénévolat)	/	/	/	Moins d'1 km. Trajet entre l'école et la gare du Midi (sur le trajet des professeurs).
UNESCO - school Koekelberg	1 rang vers l'académie	/	La commune via la Brede School	Bénévoles	/	/	/	/
Collège du Sacré-Cœur, Notre-Dame de la Sagesse, l'Athénée royal Ganshoren	3 rangs vers l'école des devoirs	/	/	/	/	/	/	/

Les rangs piétons et pédibus inactifs à Bruxelles et quelques exemples wallons

Arrêtés ou en-dehors de Bruxelles	Nombre	Organisateur principal	Accompagnateurs	Raison de l'arrêt
Anderlecht	/	Commune	Bénévoles défrayés 30 euros (via l'appel Mobilité durable de Bruxelles Mobilité)	/
Jette en 2012-2013	/	Commune	ALE	/
Ecole des Magnolias Bruxelles-ville	1 rang	Commune à la demande des parents	Parents bénévoles	Mis en place pour répondre à un problème de carrefour dangereux. Il a été arrêté après les attentats de Bruxelles parce que les parents ne voulaient plus confier leurs enfants.
Sacré-Cœur de Lindthout Woluwé-Saint-Lambert	1 rang de la station de métro vers l'école	Commune et association des parents de l'école	ALE	Ponctuel dans le cadre de travaux dans la rue. Problème de fiabilité des ALE.
Saint-Antoine Forest	/	La direction avec la collaboration du service mobilité de la commune + soutien financier de Bruxelles Mobilité	Parents et professeur-es	Difficulté à motiver les parents et professeurs
Wallonie				
Plusieurs écoles Stavelot-Malmedy : test de 15 jours en 2023	Plusieurs pédibus	Commune avec le soutien des directions des écoles	Bénévoles parents + habitant-es	Pas de volonté de poursuivre après le test de 2 semaines
Feluy	1 pédibus	Parents	Parents	/
Malonne	1 pédibus	Riverains	Riverains	Toujours actif

Les vélobus

	Nombre	Fréquence	Organisateur principal	Accompagnateurs	Nombre d'enfants	Age des enfants	Nombre d'arrêts	Durée et km	Besoin d'avoir son propre matériel
Auderghem - 1 école	1	1 fois semaine le mardi (matin et soir)	Un professeur de sport	Le professeur + des gardiens de la paix + parents qui le souhaitent	Une dizaine	5 et 6 ^e primaire	Plusieurs	/	Oui mais vélos proposés par l'école si besoin
Collège Saint-Pierre Uccle	2	4 fois semaine le matin. 1 ^{er} rang lundi mardi. 2 ^e rang : mercredi jeudi.	Une professeure - le directeur de l'école	La professeure + 2 gardiens de la paix parmi un pool de 10	1 ^{er} rang : 6 enfants 2 ^e rang : 10 enfants	Dès 5 ans à condition de savoir rouler	5 arrêts pour chaque rang	40-45 minutes - 6 km	Oui
Ecole Emile André Bruxelles	Un velobus	/	Les parents	Les parents	/	/	Plusieurs	/	/
Ecole du Bempt Forest	Un rang vélo	Uniquement au printemps	Les parents + soutien de la direction	Les parents	/	/	Pas d'arrêt. Départ fixé à un endroit.	2,5 km. 10-15 minutes	/
Prince Baudouin à Woluwé-Saint-Lambert	1 velobus - arrêté	/	Un parent dans le cadre d'un PDS - arrêt suite au changement d'école de l'enfant du parent initiateur	Le/les parents + soutien ponctuel des gardiens de la paix	/	/	/	/	Oui

1. Comment les déplacements collectifs sont-ils initiés ?

1.1 En général

Il existe plusieurs manières de mettre en place de tels déplacements hors temps scolaire et chacun présente des avantages et des inconvénients. Selon l'entité qui initie le projet et l'ambition du projet, il nécessite une plus forte préparation en amont allant de quelques semaines à plusieurs mois.

Parmi les différentes manières de lancer un déplacement collectif :

- Le plus simple et informel : un parent propose son trajet journalier à d'autres parents qu'il connaît et accompagne, lui-même, quelques enfants à l'école. Ces organisations « informelles » sont fréquentes.
- Des parents s'arrangent entre eux pour accompagner à tour de rôle des enfants vers une ou plusieurs écoles parce qu'ils habitent le même quartier comme ce fut le cas du vélobus à Saint-Gilles,
- Des parents/professeur-es/la direction dans une école s'organisent pour proposer un ou plusieurs rangs d'élèves de l'école comme à Uccle ou Auderghem,
- Des opérateurs extrascolaires organisent des rangs depuis l'école vers le lieu de l'activité,
- La commune et l'école s'associent pour lancer un rang/pédibus et recruter des bénévoles/parents pour accompagner comme les communes de Stavelot-Malmedy a voulu le faire,
- La commune organise des rangs vers des activités extrascolaires/entre les écoles-domiciles des enfants pour certaines ou toutes ses écoles comme à Evere et Jette.

Pour chacun des acteur-trices initiateurs du projet et chargés de le faire durer, on constate des avantages et désinconvénients :

	Avantages	Inconvénients
Parent(s)	<p>Forte motivation au départ Déjà en contact avec d'autres parents Confiance entre parents</p>	<p>Gros investissement en temps pour le lancement, le fonctionnement au quotidien et faire perdurer le projet – essoufflement sur le long terme Bénévolat Besoin de convaincre l'école et/ou de la commune pour soutenir Informel : pas de formation des parents et en général pas d'assurance pour les accompagnateur-trices</p>
Professeur-e(s) ou directeur-trice(s) d'école	<p>Facilité de mobilisation des ressources de l'école : communication aux parents, rôle de coordination, contact plus régulier avec la commune, assurance de l'école pour les accompagnateur-trices... Rend le projet plus pérenne si soutien d'année en année</p>	<p>Convaincre les professeur-es ou parents de s'impliquer Bénévolat Gros investissement en temps pour le lancement, l'organisation quotidienne et le maintien</p>

Comment développer les déplacements collectifs des enfants ?

Les opérateurs extrascolaires	Facilité de mobilisation des ressources : accompagnateur-trices peuvent être les animateur-trices des activités Trajet identique d'année en année Confiance des parents : formation et assurance des accompagnateur-trices	Uniquement pour certaines activités extrascolaires Coordination à faire avec les écoles au lancement Organisation des rangs si les enfants viennent de plusieurs écoles
Commune/Région	Facilité de mobilisation des ressources communales : budget, publicité, personnel (coordinateur-trices ou accompagnateur-trices), assurances, formation... Rend le projet structurel si le soutien est renouvelé d'année en année Décharge les parents/l'école de tout ou d'une partie de l'organisation	Convaincre les écoles, les parents et lieux d'activités extrascolaires de participer Si fonctionnement bénévole : gros travail de mobilisation à faire

Avant de concrètement effectuer le rang, plusieurs étapes préalables doivent être accomplies, qui peuvent prendre du temps.

La première étape est d'identifier une équipe autour du projet. Si c'est un projet communal, il faut s'assurer de la participation des écoles/opérateurs d'activités extrascolaires. Dans le cadre d'un parent/professeur-e qui initie, il doit recruter parmi les autres parents/professeur-es des gens prêts à participer, s'assurer du soutien de la direction de l'école. Ensuite, une fois ce groupe pilote mis en place il faut définir les contours du projet : qui seront les accompagnateur-trices ? Comment les recruter ? Phase-test au préalable ?... Si l'école a réalisé son prédiagnostic, les informations qui y sont reprises sont précieuses pour répondre à certaines de ces questions.

Une fois le projet plus clair, il faut le communiquer aux parents de l'école et répondre à leurs questions et craintes. Ensuite, il faut récolter les inscriptions des enfants, demander s'ils sont porteurs d'un handicap qui nécessite une attention particulière, élaborer les trajets et les listes des participants pour chaque rang. L'inscription aux rangs peut se faire de différentes manières : soit lors de l'inscription à l'école/à l'activité extrascolaire, soit chaque semaine via un formulaire collecté par l'organisateur-trice/les accompagnateur-trices, soit de manière encore plus informelle, l'accompagnateur-trice prend les enfants présents à l'heure de ramassage sans qu'il y ait besoin de confirmation. A Jette, pour chaque accompagnateur-trice de rang, il y a la liste des enfants inscrits, leurs coordonnées, l'école d'origine et le cours d'académie avec le nom du professeur et l'horaire.

Il faut également rédiger les règles du rang en prévoyant différents scénarios : retard d'un enfant, absences répétées d'un enfant, annulation du rang, accident durant le trajet, moyen de communication avec les parents... En parallèle, il est nécessaire de trouver les accompagnateur-trices et de se renseigner pour qu'ils soient assurés/formés... Pour les formations, c'est avec la zone de police qu'il faut prendre contact. Tous à pied recommande de faire signer une charte à tout le monde : parents, enfants, accompagnateur-trices... qui énonce les règles à respecter par chacun et les consignes : le lieu et l'heure de départ du rang, les étapes... Dans le cadre de rangs vers l'extrascolaire, il faut aussi communiquer le point de rendez-vous et l'heure dans l'école de départ et s'assurer qu'une fois arriver à destination, l'accompagnateur-trice confie les enfants au professeur-e/l'éducateur-trice de l'activité.

En fonction de l'initiateur du rang, certaines étapes sont plus faciles à organiser. Si ce sont des parents qui sont à l'origine du projet, ils convaincront parfois plus facilement d'autres parents de laisser leurs enfants participer. Si les accompagnateur·trices sont des bénévoles, les parents à l'origine du projet pourront se proposer comme accompagnateur·trices.

Si l'initiative vient des pouvoirs publics, le temps de travail d'un membre du personnel est dévolu au lancement et au fonctionnement du projet, ce qui facilite certaines étapes : la communication, l'organisation... Par exemple à Jette, c'est dans le cadre des Brede Scholen³⁹ que la coordinatrice des rangs est financée (programme de la Commission Communautaire flamande). Concrètement, elle se charge du recrutement des bénévoles, des inscriptions et de l'élaboration des rangs et de la gestion quotidienne de certains. Elle désigne des coordinateur·trices bénévoles pour chaque rang qui se chargent de l'organisation quotidienne. A Evere, c'est la coordinatrice Accueil Temps Libre, financée par la Fédération Wallonie-Bruxelles, qui consacre une partie de son travail au recrutement des accompagnateur·trices, à l'organisation, aux contacts avec les écoles et les opérateurs de l'extrascolaire. Le projet est parti d'une volonté politique en 2004 de mettre en place une mobilité extrascolaire douce, car le manque de rangs était un point mentionné dans l'évaluation quinquennale de l'accueil temps libre. Parmi les opérateurs et les familles consultés, le manque de solutions pour conduire les enfants qui fréquentaient l'académie avait été mentionné.

Pour les vélobus, les problèmes évoqués ci-dessus sont évidemment communs. A ceux-ci s'ajoute un défi supplémentaire pour les accompagnateur·trices : l'aisance dans la circulation avec plusieurs enfants à vélo. C'est l'une des raisons qui fait dire à Pro Velo que ceux-ci, hors temps scolaire, sont assez rares et sont initiés majoritairement par des parents ou des professeur·es cyclistes.

1.2 Pour les activités extrascolaires

Les rangs vers les activités extrascolaires suscitent également d'autres questions d'organisation au moment de leur conception : une garderie est-elle prévue sur place avant/après l'activité extrascolaire ? Si oui, par qui est-elle organisée ? Est-elle payante ? Si l'activité a lieu dans une autre école, les enfants peuvent-ils être inscrits à la garderie de cette école-là ?

A Evere, ils nous ont expliqué que les premières années ils avaient mis en place des rangs retour des activités extrascolaires vers les écoles d'origine, mais ils ont abandonné cette idée (à l'exception de rangs retour d'un lieu d'activité fort excentré du centre d'Evere), car cela créait trop de difficultés pour la surveillance des enfants. A Evere, tous les rangs ont lieu entre 15h et 16h et les enfants participent à l'accueil extrascolaire sur le lieu de leur activité en attendant le cours et après. Ce sont les opérateurs extrascolaires ou l'ALE qui assurent cette garderie. Dans le cas des ALE, elle assure la garderie jusque 18h. À l'entrela', le centre culturel d'Evere, ce sont trois animateur·trices qui se relaient et accueillent les enfants.

Mais cela nécessite d'avoir les infrastructures suffisantes pour accueillir les enfants hors des cours. Plusieurs opérateurs de sports à Evere ont refusé de participer aux rangs pour cette raison et parce qu'il leur fallait des surveillants en plus.

S'il n'y a pas de garderie, il faut prévoir plusieurs rangs par jour, faisant le même trajet, mais à différents horaires et bien informer les parents de venir chercher les enfants à la fin de l'activité. C'est la solution proposée en partie par la commune de Jette : un rang par heure est organisé

³⁹ C'est un programme financé par la Commission Communautaire Flamande qui vise à créer des synergies entre les écoles avec leur quartier, aux associations à proximité pour améliorer le bien-être des jeunes, leurs relations sociales et préparer leur avenir. Le financement pour chaque Brede School se fait sur base des indices socio-économiques des écoles de la commune.

entre 15h30 et 17h30 pour amener les enfants qui commencent directement leur cours. Pour certaines activités, les enfants peuvent être inscrits à la garderie de l'école de l'activité.

1.3 S'adapter aux réalités de chaque famille : le concept de motilité

Un frein évoqué par beaucoup de nos interlocuteur-trices (Tous à pied, Bruxelles Mobilité, les communes de Jette et de Bruxelles) est de convaincre les parents de laisser leurs enfants participer à ces rangs. Parmi les raisons évoquées il y a le manque de confiance dans les accompagnateur-trices, les questions de sécurité, mais aussi les questions de réorganisation familiale.

En matière de décision concernant la mobilité des individus et des familles, des scientifiques ont élaboré le concept de motilité. Ce concept peut être défini par la capacité d'un individu ou d'un groupe de s'approprier toutes les possibilités lui permettant d'être mobile : ça comprend les capacités physiques, les revenus, les connaissances/compétences, mais aussi les habitudes, les valeurs de l'individu... Les chercheur-euses décomposent cette motilité en trois facteurs :

- L'accessibilité : les conditions économiques et spatio-temporelles sont-elles rencontrées pour que l'individu/la famille recoure à cette offre ?
- Les compétences : les savoir-faire pour se déplacer (commander un ticket, lire un plan de métro, enchaîner ces trajets...) sont-ils suffisants ?
- L'appropriation : les possibilités de mobilité offertes aux individus/familles leur parlent-elles parce qu'elles font partie de leurs valeurs/habitudes/stratégies...

Dans le cas des pédibus, vélobus et rangs, on remarque que c'est l'appropriation liée à l'organisation familiale et aux valeurs familiales qui peut freiner la participation. Pour certaines familles, ça demande une trop grande réorganisation familiale de changer des habitudes et donc elles n'y participent pas : si la famille fait déjà des trajets pour d'autres enfants de la fratrie au même moment, si la fréquence du pédibus/vélobus (un jour/semaine par exemple) ne permet pas de mettre en place des nouvelles habitudes, ou si l'horaire du point de ramassage n'est pas compatible avec les horaires des autres membres de la famille. Cela varie selon aussi les mentalités et situations socio-économiques des familles : à Jette la coordinatrice nous expliquait à quel point elle avait peu d'enfants inscrits pour les rangs dans les écoles à indice socio-économique bas. A Bruxelles-ville, un rang qui fonctionnait très bien a vu la participation des enfants chuter après les attentats parce que les mentalités avaient changé.

Pour les vélobus, Pro Velo nous faisait part des réticences des parents à laisser leurs enfants se déplacer à vélo (seuls ou accompagnés) malgré la formation que ceux-ci ont reçue via le brevet, car les parents n'ont pas conscience des compétences acquises par les enfants durant ces formations. Pour y remédier, ils pensent qu'impliquer plus les parents durant la formation et en leur proposant une formation parents-enfants dans la circulation pourrait rassurer/convaincre ceux-ci.

2. Comment sont choisis les trajets ?

Pour établir les trajets, tous nos interlocuteur-trices nous ont dit qu'il fallait les choisir courts, éviter les endroits dangereux ou les parcours difficiles : enchaîner plusieurs montées à vélo, éviter les trottoirs trop étroits... Les lieux de rendez-vous doivent être suffisamment spacieux et sécurisés pour accueillir un groupe qui attend quelques minutes.

Il existe deux façons d'élaborer les trajets :

- **Des trajets fixes et identiques chaque année** : les accompagnateur-trices établissent les trajets sur base de leur trajet (ex : domicile-école ou autre) et prennent les enfants qui se trouvent à proximité de celui-ci. Chaque année, ce trajet est communiqué aux parents de l'école et les enfants sont sélectionnés selon la proximité de leur domicile aux trajets préétablis, légèrement réadaptés. L'avantage est que cela facilite la réorganisation annuelle. La pratique d'un trajet identique par les enfants qui le font depuis plusieurs années leur permet une plus grande aisance : les plus expérimentés peuvent accompagner les novices. A Uccle, la professeure profite de l'expérience acquise des aînés pour accepter des enfants de première primaire dans son vélobus. Ils doivent savoir rouler à vélo, mais pas spécialement savoir rouler dans la circulation. Le gros désavantage est que ça ne garantit pas à tous les élèves qui pourraient venir via des pédibus/vélobus qu'on leur propose un trajet.
- Les déplacements collectifs entre les écoles et les activités extrascolaires ont aussi cet avantage d'être des trajets quasiment identiques d'année en année.
- **Des trajets modifiés chaque année** : les trajets sont réadaptés chaque année sur base des domiciles des enfants intéressés. L'avantage est d'offrir des rangs à tous les enfants qui le souhaitent. Le désavantage est que cela complexifie l'organisation.

Pour les vélobus, la question de la sécurité est encore plus primordiale, car les enfants roulent dans la circulation. Pro Velo ou le Gracq peuvent aider à élaborer les trajets et les accompagner la première fois. Ce fut le cas pour le vélobus de Saint-Gilles qui a bénéficié de l'aide de Pro Velo. Certaines communes nous ont dit qu'elles pouvaient également accompagner la première sortie du pédibus/vélobus/rang en mettant du personnel à disposition pour ce test (gardiens de la paix) ou faire appel à la zone de police.

3. Comment sont-ils organisés au quotidien ?

Une fois les rangs mis en place, ils nécessitent encore un travail quotidien : communiquer la liste des enfants participants et les coordonnées des parents à l'accompagnateur-trice, prévenir en cas d'absence de l'accompagnateur-trice/d'un enfant/du/de la professeur-e de l'académie, trouver un-e accompagnateur-trice remplaçant, annuler si les conditions atmosphériques mauvaises... Tous nous ont dit à quel point cette coordination était chronophage au quotidien. Il y a aussi un travail de rappel à faire auprès des parents, car en cas d'absence des enfants, les parents n'ont pas toujours le réflexe de prévenir les organisateur-trices du rang. Beaucoup s'organisent via un groupe Whatsapp comprenant l'accompagnateur-trice/le-a coordinateur-trice et les parents par rang pour communiquer ces informations.

Tous à pied nous dit : « *Le pédibus c'est facile de le faire fonctionner une ou deux semaines parce que les gens se disent « je veux bien le faire pour ce laps de temps ». Mais un pédibus qui fonctionne sur du plus long terme, ça doit avoir une source de bénévoles chez les parents/riverains.* » Quand l'organisation se fait uniquement avec des parents bénévoles qui se relaient, il faut ajouter comme tâche la recherche de bénévoles accompagnateurs et l'organisation de permanences ainsi que la désignation d'un-e accompagnateur-trice de secours. Par exemple, dans le cas du test de vélobus de 4 semaines à Saint-Gilles, c'est l'implication quotidienne des parents qui a manqué pour continuer l'expérience malgré les retours positifs des parents et des enfants.

4. Comment se pérennisent-ils d'année en année ?

« *C'est un casse-tête sans nom* », selon la coordinatrice de la commune d'Evere. C'est un investissement en temps à renouveler chaque année pour refaire la communication auprès des parents, centraliser les inscriptions, finaliser les listes des enfants et les rangs, revoir les trajets...

Comment développer les déplacements collectifs des enfants ?

A Jette et Evere ce sont de nombreuses heures qui sont consacrées à recueillir les inscriptions, élaborer les rangs, trouver des bénévoles ou des ALE pour encadrer les rangs. Et les coordinatrices de chacune de ces communes sont épaulées dans ce travail par le personnel et la direction des académies/activités extrascolaires qui recueillent les inscriptions des enfants et établissent les listes des enfants par cours (et donc par rang). Pour Jette, entre juin et octobre, c'est la moitié du temps de travail de la coordinatrice qui est consacré à l'organisation de ces rangs. A Evere, ce sont deux personnes de la coordination accueil temps libre qui y consacrent une partie de leur travail ainsi qu'une personne engagée au centre culturel l'Entrela' (qui s'occupe de la gestion quotidienne, des inscriptions et accompagne des rangs) et le personnel administratif de l'académie.

Ces coordinateur·trices nous faisaient part de l'importance d'avoir de bons contacts de terrain avec les écoles, les académies et les parents pour poursuivre ces rangs. La coordinatrice d'Evere organise minimum chaque année 4 rencontres avec les directions d'école pour notamment aborder ces rangs. Mais les efforts payent : à Evere, pour l'année 2023, 88 des 149 enfants inscrits à une activité extrascolaire proposant des rangs les utilisaient.

On l'a vu, les parents, les professeur·es, la direction peuvent être à l'initiative. Si leur investissement repose sur du bénévolat et de l'auto-organisation, on constate que ce type de projet reste précaire, car il repose sur la volonté et l'implication de quelques personnes. Le changement d'école de l'enfant du parent moteur, un départ à la retraite du·de la professeur·e, la perte de motivation de quelques parents accompagnateurs ou organisateurs et le projet s'arrête.

Si les écoles se montrent souvent de bonne volonté pour transmettre les informations aux parents (faire la publicité des rangs pendant les journées portes ouvertes, via des messages dans les cartables, etc.), elles sont par contre moins enthousiastes à l'idée de récolter les inscriptions, faire les listes d'élèves participants à chaque rang... Par exemple, à Uccle, l'école indique dans le mail d'informations générales de fin d'année/début d'année aux parents que deux rangs existent et les parcours proposés. Ils tiennent également un stand « vélobus » lors de la journée portes ouvertes. Les parents qui le souhaitent s'inscrivent, mais c'est la professeure qui élabore les listes et sélectionne les enfants. A Auderghem, c'est le professeur qui fait passer le message en début d'année dans chaque classe et qui sélectionne les enfants en fonction de leur lieu d'habitation et de leur aptitude à rouler à vélo.

A Evere, la commune ne doit plus faire autant de publicité des rangs dans les écoles qu'avant, car c'est bien connu des parents qui le mentionnent lors de l'inscription à l'Entrela' ou l'académie. La coordinatrice se rend à plusieurs premières réunions de parents pour en faire la publicité.

5. Qui accompagne les enfants ?

Epineuse question déjà évoquée en filigrane dans les sections précédentes ; il nous semblait indispensable de revenir dessus en présentant les avantages et les inconvénients de chaque profil d'accompagnateur-trices.

Accompagnateur-trices	Avantages	Obstacles
Bénévoles : parents	Gratuit Se rendent déjà à l'école Confiance des autres parents	Fiabilité Motivation sur le long terme Assurance Formation Difficulté de recrutement
Bénévoles : citoyens de la commune/ainés/étudiants	Gratuit ou peu couteux (Jette 7,5 euros par trajet) Assurance communale si recrutement via la commune	Formation Garantie sur le profil de la personne Fiabilité Motivation sur le long terme Difficulté de recrutement
Agences locales pour l'emploi (ALE)	Cout limité Assurance communale	Formation Emploi précaire - gros turnover Recrutement Garantie sur le profil de la personne
Travailleur-euse art. 60/61	Peu couteux Assurance de la commune ou de l'ASBL (lieu de stage)	Formation Fiabilité Garantie sur le profil de la personne
Auxiliaires d'éducation (éducateur-trices extrascolaires)	Déjà formés à l'accompagnement d'enfants Peut s'inscrire dans leurs missions Fiabilité	Cout des salaires plus élevé qu'ALE/art. 60/61 Difficulté de recrutement
Auxiliaires d'éducation (éducateur-trices pendant le temps scolaire)	Assurances Déjà formés à l'accompagnement d'enfants	Difficulté de recrutement Turnover Cout des salaires plus élevé qu'ALE/art. 60/61 Emploi souvent précaire
Professeur-es	Déjà formés à l'accompagnement d'enfants Si bénévole - gratuité Si dans le temps de travail - assurance de l'école Fiabilité	Si bénévolat : assurance et recrutement Si dans le temps de travail - cout
Gardiens de la paix	Déjà formé à l'encadrement d'enfants dans la circulation (pour certains à vélo) Fiabilité Assurance communale Emploi stable	Pas inscrit noir sur blanc dans leurs missions - à justifier pour les subsides Nombre différent de gardiens de la paix par commune selon les subsides fédéraux - pas suffisant pour plusieurs rangs Cout

Pour généraliser ce type de déplacements, le défi est qu'un grand nombre d'accompagnateur-trices est nécessaire aux mêmes périodes : entre une demi-heure et une heure le matin et quelques heures à partir de 15h30. Or des emplois du temps à horaires découpés, tôt le matin, en extérieur, mal rémunérés, à temps partiel ne sont pas les emplois les plus attrayants ni

compatibles avec la vie familiale ou un autre emploi, ce qui explique les difficultés de recrutement évoquées par les personnes rencontrées.

Imaginons, si pour chaque école bruxelloise, trois rangs sont organisés le matin et 3 l'après-midi et que les accompagnateur-trices sont les mêmes le matin et l'après-midi : il faudrait au moins 3 personnes pour accompagner ces rangs matin et soir. Il y a 492 écoles fondamentales francophones et néerlandophones bruxelloises, il faudrait donc 1476 accompagnateurs. Dans ce scénario, si l'accompagnateur-trice est malade, le rang est simplement annulé, avec toutes les difficultés de réorganisation de dernière minute que cela suppose pour la famille.

Les employeur-euses (la commune, l'école, l'ASBL) pourraient compléter ce temps de travail, mais tous n'ont pas besoin d'autant d'employé-es le reste du temps, ni les moyens financiers. Dans certaines communes (Bruxelles), même avec une rémunération correcte (professeur-es ou auxiliaires d'éducation...) et en faisant appel aux professeur-es/auxiliaires d'éducation déjà engagés par la commune, ils ont du mal à trouver des accompagnateur-trices.

Or les communes/écoles ne peuvent pas s'engager auprès des parents à assurer un rang et puis l'annuler régulièrement ou mettre plusieurs mois à trouver des accompagnateur-trices.

Une autre bonne pratique mentionnée par Evere et Jette est qu'ils assignent les mêmes accompagnateur-trices aux mêmes rangs chaque semaine, ce qui permet qu'ils connaissent les familles et soient reconnus par les enfants et les parents et qu'ils se familiarisent avec les particularités de leur rang.

5.1 Les parents et les bénévoles

Les parents sont souvent les premières personnes auxquelles on pense quand on parle de pédibus/vélobus et rangs. C'est d'ailleurs avec des parents ou d'autres bénévoles (familles, étudiant-es, seniors, habitant-es de la commune...) que la grande majorité des déplacements collectifs sont organisés un peu partout dans le monde.

De ce qui ressort de nos entretiens et de la littérature scientifique, si les parents semblent plus faciles à mobiliser au départ s'ils sont porteurs du projet, maintenir le rang durant plusieurs années se révèle être un défi. Dans une thèse recensant plusieurs études de pédibus dans le monde, il est conclu que « Le recours au bénévolat pourrait justifier la faible durée de vie des lignes de pédibus : « Très peu subsistent au-delà d'un ou deux ans, du fait de l'usure de la motivation des parents bénévoles » »⁴⁰. Un autre point soulevé dans cette thèse est que lorsque les pédibus sont mis en place par des parents, ils se déploient inégalement sur le territoire et dans la population selon les caractéristiques sociodémographiques des bénévoles : ils sont majoritairement mis en place dans des quartiers favorisés⁴¹. Ce dernier point est confirmé par la commune de Jette et de Forest. A Jette, ils ont plus de mal à mobiliser des parents bénévoles dans les écoles à indice socio-économique le plus faible et à convaincre les parents d'y inscrire leurs enfants.

Quand le-a porteur-euse de projet n'est pas un groupe de parent, c'est aussi difficile de recruter des parents/bénévoles. A Jette encore, la coordinatrice nous dit passer beaucoup de temps à recruter des bénévoles et à multiplier les canaux : auprès des médecins généralistes pour qu'ils en parlent à leurs patients, via le journal communal, dans les écoles secondaires, dans les écoles auprès des parents...

⁴⁰ E. Pigalle, 2018. « Sur le chemin des écoliers, les politiques en faveur de la marche à pied. Le Pédibus en France et en Suisse romande : discours, déploiement et pratiques ». *Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional Aix Marseille université*. 18 septembre 2018.

⁴¹ E. Pigalle, 2018. *Op. cit.*

5.2 Les personnes sous contrats via une Agence Locale pour l'Emploi (ALE)

Les personnes engagées par contrat via une Agence locale pour l'emploi sont des chômeur-euses de longue durée qui effectuent des petits travaux dans leur quartier pour maximum 45 heures par mois. Ces personnes sont rémunérées 4,10 euros par leur employeur-euse en plus de leurs allocations de chômage.

Ces formes de contrat sont très sollicitées par les communes pour de nombreux emplois, dont l'accompagnement de rangs. Les communes que nous avons interrogées nous ont dit éprouver de plus en plus de difficultés à recruter des ALE. Premièrement, il y a un gros turnover, car leur statut ne les dispense pas de chercher un emploi. Si un autre emploi se présente, ils sont tenus de l'accepter. On l'a déjà mentionné, mais l'accompagnement de rang n'est pas un emploi avec des conditions de travail attractives. La commune d'Evere qui engage 5 ALE chaque année mentionne également un changement dans les conditions de contrat. D'après l'agence ALE éveroise qui organise les contrats, les ALE ne peuvent plus s'engager pour un an. De plus, d'après la commune d'Evere, Actiris décourageait les personnes en ALE d'effectuer un travail non accompagné. Pour les rangs, il faudrait que la commune double les ALE avec du personnel communal, ce qui est impossible pour elle. Pour la commune d'Evere, une césure apparaît entre les consignes d'Actiris et les besoins des communes.

Il faut aussi trouver des personnes adéquates pour travailler avec des enfants et qui ont les compétences pour encadrer des groupes dans la circulation. Les communes demandent un certificat de bonne vie et mœurs pour répondre au premier point. Concernant la formation, nous détaillerons ce point plus loin, mais l'obligation de la réussir complique encore le recrutement quand des ALE la ratent.

5.3 Les emplois d'insertion (anciennement art. 60 et 61)

Ces emplois sont destinés aux personnes bénéficiaires d'une aide sociale du CPAS et éloignées du marché du travail. L'idée est de leur permettre de se (ré)insérer sur le marché de l'emploi et de pouvoir obtenir le droit aux allocations de chômage. Le CPAS met à disposition de la commune, d'ASBL le-a travailleur-euse par le biais d'une convention. Le-a travailleur-euse est accompagné tout au long de son contrat par son employeur-euse et un plan d'acquisition de compétences est élaboré. L'employeur-euse contribue à une partie du salaire (des exonérations totales ou partielles sont possibles)⁴².

On retrouve parmi les points problématiques des points déjà soulevés dans la partie sur les ALE : s'assurer de la capacité des personnes recrutées à encadrer des enfants, la réussite de la formation, le turnover, les conditions de travail peu avantageuses...

5.4 Les auxiliaires d'éducation (temps scolaire et hors temps scolaire)

C'est aussi une piste d'encadrants évoquée par certains interlocuteur-trices lors de nos rencontres. Pour la commune d'Evere, ils seraient les accompagnateur-trices idéaux-ales pour les rangs. L'avantage c'est qu'on pourrait faire appel aux auxiliaires déjà présents dans les écoles et dans les ASBL organisant des activités extrascolaires. Plusieurs opérateurs extrascolaires organisent

⁴² Actiris. *Emplois d'insertion*. Consulté le 3 juin 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.actiris.brussels/fr/employeurs/emplois-d-insertion-ex-article-60-61/>

déjà des rangs avec leurs auxiliaires depuis l'école vers le lieu de l'animation/du cours : le Cemôme à Saint-Gilles via des articles 60, l'Entrela' à Evere, le théâtre O'plus à Forest...

Derrière cette profession sont en fait regroupées des situations très différentes. Certains auxiliaires sont engagés sous contrat ALE, art. 60, contrat de bénévolat ou de manière un peu plus pérenne en CDD ou CDI par la commune, des ASBL, le pouvoir organisateur d'écoles...

Sans surprise, on retrouve donc les problèmes déjà évoqués plus haut liés à la précarité du contrat et aux conditions de travail. Dans une enquête de Soralia réalisée auprès de 648 auxiliaires en Fédération Wallonie-Bruxelles, il ressort qu'un-e auxiliaire sur 2 perçoit un salaire en dessous du seuil de pauvreté et dispose d'un contrat précaire. Près de 90% d'entre eux-elles travaillent moins de 30h par semaine et 40% ont des difficultés de conciliation vie professionnelle vie familiale à cause de ces horaires coupés⁴³.

Ces difficultés transparaissent d'ailleurs dans le discours des communes. La commune de Forest rencontre des difficultés à pérenniser ses équipes et fait face à beaucoup d'arrêts de travail dus à la charge de travail. La commune de Bruxelles a cherché à recruter des auxiliaires pour accompagner un rang pendant 4 mois, et ce malgré le fait qu'elle est un gros pouvoir organisateur avec beaucoup de personnel.

En principe, les auxiliaires doivent être formés. Si ce n'est pas le cas, ils ont trois ans à partir de leur entrée en fonction pour suivre une formation de base de minimum 100 heures qui couvre les notions de base reprises dans le décret accueil temps libre⁴⁴. Il n'existe pas de données permettant de savoir combien d'auxiliaires en fonction ont effectivement suivi cette formation.

5.5 Les gardiens de la paix

Les gardiens de la paix pourraient également être des accompagnateur-trices de rangs et le sont déjà dans plusieurs écoles pour les déplacements pendant le temps scolaire. L'avantage est qu'ils sont déjà formés pour l'accompagnement de groupes d'enfants dans la circulation. Leurs conditions de travail sont moins précaires que les statuts vus précédemment.

Deux points ont été soulevés par les communes lors de nos rencontres comme posant problème. D'une part, les gardiens de la paix sont financés par des subsides fédéraux et régionaux. L'Etat fédéral, dans le cadre des plans stratégiques de prévention et de sécurité, désigne les communes qui pourront avoir des gardiens ainsi que le nombre qu'il subventionne⁴⁵. Certaines communes disposent de quelques gardiens et d'autres de plusieurs dizaines. Hors quotas, d'autres gardiens de la paix peuvent être financés par les communes/la Région/Brulocalis, mais à condition qu'il soit spécifié quelles missions sont financées par quel niveau de pouvoir. Cela a donc un coût pour les communes si elles souhaitent augmenter leur effectif. La ville de Bruxelles a fait le calcul pour nous, ils ont 150 gardiens répartis sur trois plages horaires : matin, après-midi et soirée. Ils ont une centaine d'écoles fondamentales et primaires sur leur territoire. S'ils voulaient dépêcher un gardien de la paix par école le matin, ils n'en auraient pas assez (ceci même sans tenir compte des autres missions que les gardiens de la paix doivent effectuer).

Le deuxième point évoqué par les communes est de faire correspondre cet accompagnement de rang aux missions pour lesquelles les gardiens sont financés par l'Etat fédéral. Dans les missions définies par la loi sur les gardiens de la paix on retrouve « l'aide pour assurer la sécurité de la

⁴³ SORALIA, 2024. *Les données-clés sur l'accueil extrascolaire*.

⁴⁴ ONE. *La formation*. Consulté le 6 juin 2024. Disponible à l'adresse : [La formation - Professionnel - Office de la naissance et de l'enfance \(one.be\)](https://www.one.be/fr/la-formation-professionnel-office-de-la-naissance-et-de-l'enfance)

⁴⁵ WOLTERS KLUWER, 2018. *Nouveau cadre pour le financement fédéral des gardiens de la paix des PSPS*. 29 janvier 2018. Consulté le 28 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://polinfo.kluwer.be/newsview.aspx?contentdomains=POLINFO&id=VS300586796&lang=fr>

traversée d'enfants, d'écoliers... » qui n'est pas tout à fait synonyme d'accompagnement de rang/pédibus/vélobus et est donc soumis à interprétation⁴⁶.

Plusieurs communes ont aussi évoqué le fait de devoir arbitrer parmi les missions : si elles délèguent des gardiens de la paix pour les rangs, ce sont d'autres endroits qui ne sont pas sécurisés, d'autres missions qui ne sont pas effectuées. Dans nos échanges avec Bruxelles-ville, ils nous disaient qu'ils dépêchaient des gardiens pour sécuriser les traversées piétonnes à des endroits dangereux, ce qu'ils ne pourraient pas faire si ces gardiens encadraient des rangs. Leur réflexion était que cette sécurisation des carrefours profitait à tous, y compris aux enfants plutôt qu'à quelques enfants dans un rang s'ils les dépêchaient comme accompagnateur.

Pour les vélobus, autant à Uccle qu'à Auderghem, le soutien par les gardiens de la paix est nécessaire à leur bon fonctionnement. Plusieurs communes nous ont dit faire appel aux gardiens de la paix pour encadrer les enfants en vélobus quand ils sortent sur le temps scolaire vers la piscine : Woluwé-Saint-Lambert, Saint-Gilles... Ces gardiens sont formés à leur demande par Pro Velo.

5.6 Les professeur·es

L'avis partagé par de nombreux interlocuteur·trices est qu'il ne faut pas obliger les professeur·es à encadrer et mettre en place ce type de rang, car ils ont déjà d'autres missions à remplir. Si l'accompagnement de ces rangs devenait obligatoire, cela ajouterait des heures supplémentaires de travail.

Si les organisateur·trices de rang comptent sur la bonne volonté de ceux-ci pour accompagner de tels rangs, on retombe dans les mêmes défis que ceux évoqués plus haut pour les bénévoles et les parents. Bruxelles-ville, qui a essayé de recruter des professeur·es pour accompagner un rang (contre rémunération), a eu beaucoup de difficultés.

5.7 La formation et la fiabilité

Dans tous les cas, quel que soit l'accompagnateur·trice, il faut que ceux-ci aient la confiance des parents. D'une part, les parents veulent être sûrs que les accompagnateur·trices sont aptes à encadrer plusieurs enfants sur la voie publique et d'autre part s'assurer qu'ils peuvent leur faire confiance. Pour répondre à ce deuxième point, les communes demandent un certificat de bonne vie et mœurs. C'est le cas de Jette quand les bénévoles n'ont aucun lien avec l'école ou l'académie ou d'Evere.

Concernant l'encadrement d'enfants dans l'espace public, plusieurs communes demandent que les accompagnateur·trices soient formés à la traversée d'enfants via une habilitation à utiliser le disque représentant le signal C3. Il s'agit d'un panneau, rond blanc avec un cercle rouge à l'extérieur, qui permet d'arrêter temporairement la circulation, le temps que les enfants traversent. Cette formation se fait par la police. Les accompagnateur·trices doivent être âgés de 18 ans minimum pour la suivre⁴⁷. Lors de notre rencontre avec Brulocalis, ceux-ci nous ont dit que par le passé ils organisaient ces formations, mais que ce n'est plus le cas. Maintenant c'est à chaque commune de prendre contact avec sa zone pour la faire organiser. La réussite de cette formation écarte certains employé·es et l'obligation d'en suivre une ne facilite pas le recrutement.

⁴⁶ *Loi relative à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'article 119bis de la nouvelle loi communale.* 15 mai 2007. Consulté le 28 mai 2024. Disponible à l'adresse : https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-15-mai-2007_n2007000628.html

⁴⁷ *Circulaire ministérielle du 5 juillet 1999 relative aux surveillants habilités du 14 août 1999.* Consulté le 4 juin 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1999014189-ubbxvbfh9>

Dans le cadre d'accompagnement d'enfants en situation de handicap, il est indispensable que les accompagnateur-trices soient formés aux spécificités du handicap des enfants qu'ils accompagneront.

Plusieurs communes accompagnent les nouveaux accompagnateur-trices lors de leur première sortie pour s'assurer que tout se passe bien et leur prodiguer des conseils. C'est le cas de la coordinatrice de Jette. A la commune d'Evere, ils s'assurent que pour son premier trajet, aucun accompagnateur ne soit seul.

Pour les vélobus, il faut également que les accompagnateur-trices soient à l'aise de rouler dans la circulation avec un groupe d'enfants. L'idée du vélobus est de rouler ensemble comme un seul groupe et d'éviter d'être séparé. Ça demande un certain tempérament et sang-froid : il faut être à l'aise dans la circulation, savoir gérer un groupe et savoir s'imposer dans certaines situations face aux voitures⁴⁸. Il faut également qu'ils sachent se débrouiller pour réparer des petits problèmes mécaniques : une chaîne qui déraile... Pro Velo forme des professeur-es, gardiens de la paix, éducateur-trices qui ensuite forment/accompagnent les enfants à rouler à vélo. Pour des accompagnateur-trices sous statut précaire (ALE, art.60/61), la question peut se poser de les former au regard du fort turnover.

5.8 Les assurances

C'est une question que nous souhaitons aborder avec nos interlocuteurs : que se passe-t-il en cas d'accidents ou de problème lors du trajet ? C'est une grande préoccupation des parents. Il est possible de souscrire à une assurance responsabilité civile pour les accompagnateurs. Pour les enfants, c'est l'assurance responsabilité civile familiale, à charge des parents, qui les couvre pour les dommages corporels et matériels occasionnés à des tiers. Dans le cas de bénévoles, ceux-ci peuvent se constituer en association, la question de la prise d'assurance par l'association varie selon le type d'association et si l'association rémunère du personnel. Si c'est une ASBL, l'association peut prendre une assurance RC qui couvre les bénévoles. Si c'est une association de fait et qu'elle rémunère au moins une personne, elle peut également prendre une RC à son nom. Si l'association de fait n'est constituée que de bénévoles, c'est à chacun d'eux de prendre une assurance responsabilité civile. A Jette, les bénévoles sont couverts par leur contrat de bénévolat avec la commune.

Si les accompagnateurs sont liés à l'école ou la commune, c'est l'assurance de l'école (Magnolias Bruxelles-ville) ou de la commune qui soit les couvre déjà (par exemple : les gardiens de la paix) ou qui peut être étendue à leurs horaires ou leur nouvelle tâche. Ces assurances pourraient aussi couvrir les enfants et donc leurs parents n'auraient plus besoin de prendre une RC.

Un point soulevé par Tous à pied est que les assurances des écoles ont des pratiques différentes : certaines acceptent volontiers de modifier le contrat, d'autres sont plus réticentes. Et ces assurances sont différentes selon les pouvoirs organisateurs et ne couvrent pas toute la même chose :

- Blessure/accident de l'accompagnateur
- Blessure/accident des enfants
- Dégâts

En Suisse, une assurance spécifique pour les accompagnateurs de pédibus/rangs a été mise en place par l'Association Transports et Environnement, l'association en charge de coordination des pédibus. Celle-ci couvre, pour les accompagnateurs, les accidents (invalidité et décès), la responsabilité civile en cas de dommages causés à des personnes ou des choses ainsi qu'une

⁴⁸ Entretien avec ProVelo le 11 avril 2024.

protection juridique (défense en justice) durant les trajets⁴⁹. Les enfants, quant à eux, ne sont pas couverts par cette assurance et c'est une assurance familiale qui doit être prise par les parents⁵⁰.

6. Quels sont les besoins en matériel et en infrastructures ?

Pour les pédibus/rangs piétons, il est conseillé que les enfants portent une chasuble ainsi que les accompagnateur-trices pour être bien identifiés dans la circulation. Il faut éventuellement prévoir des panneaux à déposer/attacher aux points d'arrêts sur le trajet du pédibus pour que ceux-ci soient bien identifiés. A Uccle, les gilets « vélobus » ont été payés par l'association de parents.

Ce sont surtout les vélobus qui nécessitent beaucoup de matériel et des infrastructures adéquates. Il faut que l'infrastructure scolaire soit suffisante pour garer plusieurs vélos : parkings, arceaux vélos en suffisance doivent être installés. Dans l'expérience de vélobus de Saint-Gilles, l'entrée de l'école était trop étroite pour des vélos et il n'y avait pas suffisamment d'arceaux. Ce ne sont pas les raisons qui ont fait échouer le vélobus, les accompagnateur-trices se débrouillant pour attacher tous les vélos, mais ce peut être un frein. Dans une autre école, à la suite du vélobus, l'école a demandé un subside à la Fondation Roi Baudoin pour créer un abri vélo. La commune de Woluwé-Saint-Lambert a aussi installé des racks vélos à la suite de deux vélobus mis en place dans deux écoles.

Dans la plupart des vélobus, les enfants doivent avoir un vélo à eux en état de fonctionnement ainsi qu'un casque, un gilet jaune et un cadenas. Si les enfants n'en ont pas, il existe plusieurs solutions, malheureusement payantes, mais moins onéreuses qu'un achat de vélo. On l'a vu, les écoles peuvent bénéficier de matériel vélo via les PDS, mais malheureusement ce matériel ne peut être prêté aux élèves hors temps scolaire et ne peut servir pour des vélobus entre le domicile et l'école ou entre l'école et les activités extrascolaires.

Il existe à Bruxelles un réseau de vélothèques, Fietsbieb, qui couvre toutes les communes. Il fonctionne avec une affiliation de 20 euros (payé une fois) et un système de cautionnement : 20 euros par enfant et par an. Si le vélo est rendu en bon état, la caution est remboursée ou transférée au nouveau vélo. Ils proposent des vélos de différentes tailles et ceux-ci peuvent être échangés plusieurs fois⁵¹. Une autre initiative pour fournir des vélos aux élèves consiste à les faire adhérer au programme « un vélo pour 10 ans » des ateliers de la rue Voot. L'idée est que les enfants puissent changer de vélo pour qu'ils soient adaptés à leur taille. Le coût pour la première année est de 200 euros (100 euros pour l'adhésion, 30 euros de cotisation annuelle et 70 euros de caution). Un tarif dégressif est proposé pour les familles nombreuses. Une fois par an, une visite aux ateliers est programmée pour enseigner les gestes d'entretien d'un vélo. Actuellement, ce programme n'est disponible que pour les enfants les plus jeunes qui utilisent des draisinières afin qu'il y ait assez de vélos pour les enfants déjà membres quand ils devront les échanger⁵².

Il reste cependant la question du stockage de ces vélos au domicile qui peut être un frein. Il reste également la question de l'entretien de ces vélos. Dans certains cas, comme à Auderghem, c'est le professeur qui fait quelques petites réparations sur le vélo s'il y a un souci.

⁴⁹ ATE, 2024. *ATE Pedibus. Un chemin de découvertes!* Consulté le 29 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://pedibus.ch/fr/inscription-a-lassurance-pedibus/>

⁵⁰ ATE, 2024. *Op. cit.*

⁵¹ Fietsbieb, 2024. *Devenir membre.* Consulté le 30 mai 2024. Disponible à l'adresse : <https://fietsbieb.be/fr/rejoindre>

⁵² Les ateliers de la rue Voot. *Ateliers vélo. Un vélo pour 10 ans.* Consulté le 2 juin 2024. Disponible à l'adresse : <https://voot.be/ateliers/ateliers-velo/un-velo-pour-10-ans/>

Il faut aussi se poser la question du matériel des accompagnateur-trices. Quand ceux-ci sont bénévoles, le budget pour un vélo de qualité et son entretien peut vite devenir onéreux. A Uccle, la professeure utilise son propre vélo électrique et paie elle-même les réparations. Sa direction et elle avaient demandé une aide financière à Bruxelles Mobilité pour acheter un vélo électrique avec un espace à l'arrière pour y attacher deux jeunes enfants. L'idée était de permettre aux familles avec de jeunes enfants qui ne faisaient pas participer leur ainé parce qu'elles faisaient déjà le trajet pour le plus jeune d'inclure ces enfants dans le vélobus. Or le soutien financier de Bruxelles Mobilité ne couvrait pas l'entièreté du montant (environ 5000 euros pour le vélo) et donc ils ont renoncé à cet achat.

L'école d'Uccle a également acheté une remorque attachée au vélo dans laquelle sont déposés les cartables et les cadenas vélos des enfants afin d'éviter qu'ils soient déséquilibrés par leur poids. La remorque à l'arrière du rang a également un effet dissuasif sur les voitures qui voudraient dépasser le rang. Cette remorque a été payée par l'école parce que Bruxelles Mobilité ne leur proposait pas un budget suffisant pour acheter une bonne remorque un peu plus onéreuse, ils en ont testé plusieurs qui ont cassés, et que les démarches à faire étaient trop nombreuses.

7. Et pour les enfants en situation de handicap ?

Pour les enfants en situation de handicap, il faut distinguer s'ils fréquentent l'enseignement ordinaire ou spécialisé.

S'ils fréquentent l'enseignement ordinaire, il faut être attentif à la formation des accompagnateur-trices pour qu'ils puissent répondre aux besoins de l'enfant, ce qui peut complexifier la mise en place de ces rangs.

Dans le second cas, les enfants dans l'enseignement spécialisé francophone en Région bruxelloise ont tous, en principe, le droit à un transport depuis chez eux vers l'école spécialisée la plus proche, et ce gratuitement. Au regard des longues distances entre les écoles spécialisées et le domicile des enfants et du handicap des enfants, la mise en place de rangs uniquement piétons ou à pied n'est pas opportune.

La Cocof a développé depuis plusieurs années, la mise en place de rangs piétons combinés avec les transports en commun pour certains enfants. C'est une bonne initiative, pour les enfants en situation de handicap en capacité de le faire, au regard des difficultés souvent relevées dans le transport scolaire : longueur et durée des trajets, difficultés de recrutement de chauffeur-euses de bus... En 2021, 7% des enfants effectuaient un trajet du plus de 3h par jour et 37% des enfants un trajet de plus de 2h par jour. En 2022, 189 enfants n'avaient pas de solution de transport scolaire malgré la demande de leur famille et n'étaient pas scolarisés⁵³. Cependant, il demeure malgré tout un problème de formation des accompagnateur-trices afin que les enfants soient encadrés en toute sécurité sur le chemin vers l'école.

⁵³ Ligue des familles, 2023. « Elections 2024. Changer la vie des familles. » Consulté le 15 juin 2024, disponible à l'adresse : <https://liquesdesfamilles.be/storage/28169/2023-09-14-Memorandum---Ligue-des-Familles.pdf>

G. Conclusions et recommandations

« C'est un peu des étoiles filantes. Ça fonctionne un peu et puis ça disparaît. » Cette phrase tirée d'une de nos rencontres nous semble bien résumer les constats faits tout au long de cette étude.

À première vue, les raisons pour mettre en place des déplacements collectifs sont toutes bénéfiques pour les familles, car :

- ces déplacements allègent leurs problèmes de conciliation et améliorent leur mobilité quotidienne,
- ils contribuent à réduire les inégalités de genre dans les couples et améliorent l'accès au marché du travail des femmes,
- ils habituent les enfants aux modes actifs,
- ils réduisent les inégalités d'accès à l'éducation culturelle, sportive... des enfants,
- les enfants qui y participent déjà sont contents,
- ils participent à un shift modal de la voiture vers des modes actifs.

Deuxièmement, les déplacements collectifs semblent généralisables à de nombreuses écoles. En regardant les distances moyennes domicile-école des enfants bruxellois, 73% des enfants de maternelles et 66% des enfants en primaire habitent à moins de deux kilomètres de l'école. De plus, si beaucoup d'entre eux se rendent à pied ou en transports en commun à l'école, la voiture reste présente dans certaines familles pour des déplacements domicile-école malgré la proximité de cette dernière, parfois en raison des trajets à effectuer dans la foulée par les parents.

Cependant quand on s'intéresse à la mise en place et au fonctionnement, on se rend compte que ces déplacements collectifs sont loin d'être faciles à organiser. Ils demandent beaucoup de temps et d'énergie au moment de leur lancement, dans la gestion quotidienne et pour leur renouvellement d'année en année. A cela s'ajoute l'épineux problème de l'accompagnement. Les accompagnateur-trices, peu importe leur statut, sont difficiles à recruter, car ce sont des horaires coupés, difficiles à concilier avec une vie familiale, en extérieur avec pour certains une rémunération qui n'est pas attrayante. Ensuite, pour généraliser ces rangs, il faudrait engager un grand nombre de personnes pour organiser plusieurs rangs dans les 492 écoles bruxelloises. Ce qui présente deux défis pour les organisateur-trices/les pouvoirs publics : le financement d'une telle masse salariale et l'attractivité de la fonction, car l'idéal serait de bien les rémunérer et de leur offrir un travail temps plein ou avec un horaire continu.

Si on ne veut pas généraliser ces rangs en comptant sur le bénévolat des parents ou citoyen-nés (qui est par ailleurs également difficile à organiser) comme la Suisse le fait, il faut admettre que l'organisation généralisée le matin/soir et pour les activités extrascolaires de tels déplacements semblent difficile sans en faire une réelle priorité politique, avec des budgets en conséquence.

Si les déplacements collectifs à pied font face à tous les problèmes susmentionnés, les déplacements à vélo sont encore plus difficiles à généraliser hors temps scolaire (matériel, formation des accompagnateur-trices...). Pour Pro Velo il faut d'abord travailler sur la pratique des vélobus pour les sorties durant le temps scolaire en continuant à former des professeur-es, gardiens de la paix, éducateur-trices à encadrer des enfants à vélo dans la circulation.

Cependant, pour améliorer et soutenir les communes qui l'organisent déjà pour les activités extrascolaires ou qui souhaitent l'organiser, la Ligue des familles formule plusieurs recommandations afin que ces déplacements soient organisés par les pouvoirs publics, gratuits et que les enfants soient encadrés par des personnes formées et assurées.

Créer un poste de coordinateur·trice dans chaque commune

Un des facteurs de réussite pour organiser et pérenniser les rangs est la création d'un poste de coordinateur·trice rémunéré. A Jette et Evere, c'est grâce notamment au travail des coordinatrices que les rangs sont poursuivis d'année en année. Elles sont chargées de recruter des accompagnateur·trices, de faire les liens avec les écoles/les opérateurs extrascolaires et s'assurent du bon fonctionnement des rangs.

Les communes se sont montrées enthousiastes face à cette proposition tout en précisant que sur financement propre ce n'était pas possible pour elles. Un soutien financier de la Région ou de la Fédération Wallonie-Bruxelles leur semble indispensable. D'ailleurs dans les deux communes où des coordinatrices sont présentes, elles sont financées par un autre niveau de pouvoir.

Assurer un soutien financier pérenne

« Ça tient tant que les communes vont bien financièrement, mais ça n'ira plus quand les finances seront au sec », selon un intervenant de la commune d'Evere.

Tous nos interlocuteur·trices nous ont fait part du besoin de financement pour concrétiser et pérenniser ces projets, des financements qui serviraient essentiellement à payer les coordinateur·trices et les accompagnateur·trices. Pour le moment, les communes ou écoles qui organisent ces déplacements collectifs fonctionnent avec des financements tous azimuts : les appels à projets, le budget communal, les associations de parents (Uccle), les amis de l'académie (Jette) ou font rentrer ce travail dans un autre financement comme les Brede Scholen de la Commission Communautaire flamande (Jette, Ganshoren), recourent aux responsables de l'accueil extrascolaire financés par la Fédération Wallonie-Bruxelles (Evere) ou détachent des professeurs quelques heures (Auderghem).

A cela s'ajoute le travail bénévole des parents, du personnel dans les académies/les organismes extrascolaires qui remplissent une partie des tâches liées aux rangs. Les communes de Jette et Evere qui organisent ces rangs depuis plusieurs années nous disent à quel point leur système est fragile. D'après Jette, la VGC veut étendre les missions des travailleur·euses des Brede Scholen et les faire travailler avec plus d'écoles. Si cela se concrétise, la coordinatrice des rangs ne pourra plus y consacrer autant de temps voire plus du tout. A Evere, si à terme, ils ne peuvent plus engager des ALE, à cause des conditions fixées par Actiris (qui, selon la commune, demande que chaque travailleur·euse ALE soit accompagné), ils ne savent pas comment ils pourront continuer.

L'appel à projets mobilité scolaire active n'est pas suffisant pour couvrir l'organisation de tels rangs. Evere, qui y recourt entièrement chaque année, ne peut pas financer l'ensemble du personnel avec ce budget.

Pour la Ligue des familles, pour réellement favoriser les déplacements collectifs vers l'école et les activités extrascolaires et assurer la durabilité du projet, il est nécessaire d'y consacrer un subside spécifique, pérenne, qui couvre au minimum un poste de coordination dans chaque commune et qui finance au moins partiellement la rémunération des accompagnateur·trices.

Débuter par les activités extrascolaires

Un autre enseignement de nos rencontres est de commencer par le lancement de déplacements des écoles vers les activités extrascolaires. D'une part, la commune a déjà des liens avec certains opérateurs ATL (académie, centre culturel...), ce qui peut faciliter leur mise en place. De plus, cela offre l'avantage de proposer des trajets identiques d'année en année entre les écoles et les lieux des activités.

Ça permet également de diminuer certaines difficultés liées aux accompagnateur-trices : les horaires ne sont pas tôt le matin, ils peuvent enchaîner plusieurs rangs ou assurer la garderie avant et après l'activité, ce qui augmente leur temps de travail. Ce temps d'accompagnement peut également être intégré dans les fonctions des animateur-trices de certaines activités.

S'appuyer sur les plans de déplacements scolaires et les prédiagnostics

Les plans de déplacements scolaires et les prédiagnostics de mobilité scolaire sont également une excellente base pour lancer des projets de déplacements collectifs. Ces derniers peuvent servir pour étudier si des déplacements collectifs sont intéressants à mettre en place dans l'école en fonction des domiciles des enfants, des modes de déplacements de ceux-ci...

Les plans de déplacements scolaires, grâce à l'encadrement par des ASBL, sont également une bonne opportunité pour implémenter des déplacements collectifs et identifier les besoins : manque-t-il du matériel, une formation pour les enfants...

Un autre moyen de soutenir les déplacements collectifs des enfants est de permettre la mise à disposition des élèves du matériel acquis dans le cadre des PDS. Pour le moment, celui-ci est la propriété de l'école et ne peut pas être prêté aux enfants en dehors des horaires scolaires.

Cependant, le fait que les PDS se fassent sur base volontaire est un frein à la généralisation des déplacements collectifs dans la Région. Mais la Ligue des familles partage l'avis de beaucoup d'intervenants qu'il ne faut pas les rendre obligatoire vu l'implication demandée à chaque école. Il faut les soutenir financièrement pour que plus d'écoles puissent y participer chaque année.

Inclure l'accompagnement d'enfants dans les missions des gardiens de la paix

Pour le moment, la loi ne prévoit pas explicitement l'accompagnement d'enfants dans le cadre de déplacements collectifs comme mission pour les gardiens de la paix. Cela met les communes dans une position inconfortable. La Ligue des familles préconise donc de modifier la loi fédérale en ajoutant l'encadrement de déplacements collectifs d'enfants dans les missions.

Améliorer les infrastructures cyclistes

Pour encourager les vélobus, il faut que les infrastructures soient adaptées et développées pour les vélos : parkings vélos en suffisance aux abords des écoles, des lieux d'activités extrascolaires ainsi qu'à proximité des domiciles des familles. Il faut aussi que ces parkings soient prévus pour différentes tailles de vélos.

Une production du service
Études et Action politique de la Ligue des familles
Juin 2024

Alexandra Woelfle
a.woelfle@liguedesfamilles.be

Avec le soutien de Merlin Gevers
m.gevers@liguedesfamilles.be