

n°131 • troisième trimestre 2021

SYMBIOSES 131

Le magazine de l'Éducation relative à l'Environnement (ErE)



Mobilité

(ap)prendre d'autres habitudes

L'embarquée de nos mobilités
sous Covid

p.6

Apaiser les abords de l'école

p.14

Les alternatives à la voiture
dans nos campagnes

p.16

SYMBIOSES est réalisé par le Réseau IDée

réseau
idée

éditorial

* La décruce
infos en bref

p.3
p.4

DOSSIER

Mobilité

(ap)prendre d'autres habitudes



matière à réflexion

* L'embarquée de nos mobilités
sous Covid p.6

expériences

* Sortir les ados du métro p.9
* En avant, marche ! p.10
* Les petites reines à la conquête
de Bruxelles p.12
* Ensemble, pour aller à l'école à vélo p.13

* Apaiser les abords de l'école p.14

* Bruxelles Ville 30 : expérimenter
pour mieux comprendre
Mobigame : le défi mobilité passe
en secondaire p.15

* (Re)découvrir les alternatives à la
voiture dans nos campagnes. p.16

outils p.18
adresses utiles p.20

lu & vu
agenda

p.22
p.24

Prochain numéro automne 2021

Biodiversité

Photo : wirestock - fr.freepik.com

SYMBIOSES est le bulletin trimestriel de liaison de l'asbl Réseau IDée

Le Réseau IDée bénéficie du soutien de la Wallonie, de Bruxelles Environnement et de la Fédération Wallonie-Bruxelles, ainsi que des aides à l'emploi de la Wallonie et de la Région Bruxelloise.

SYMBIOSES est envoyé gratuitement dans les écoles grâce au soutien de la Wallonie et de la Région bruxelloise

Réseau d'Information et de Diffusion
en éducation à l'environnement
association sans but lucratif

SYMBIOSES est édité par l'asbl Réseau IDée. Celle-ci a pour objet d'assurer la circulation optimale de l'information, la valorisation et la diffusion des réalisations ainsi que la réflexion permanente dans le domaine de l'Éducation relative à l'environnement.

Trimestriel, SYMBIOSES s'adresse à tous ceux et toutes celles qui sont amené-e-s à pratiquer ou promouvoir l'éducation à l'environnement.

Abonnement (12 €/an - pour l'étranger 18 €/an), commande et téléchargement sur



Soutenez-nous !

En faisant un don au Réseau IDée, vous soutenez le déploiement de l'ErE dans nos systèmes éducatifs. Il vous suffit de verser le montant souhaité, ou d'effectuer un ordre permanent, sur notre compte Dons BE62 5230 4457 9861, en précisant en communication « don + vos coordonnées ». Déductible fiscalement à partir de 40 euros.

Diffusion et éditeur responsable :

Réseau IDée asbl
266 rue Royale
1210 Bruxelles
T : 02 286 95 70
F : 02 286 95 79
info@symbioses.be
www.reseau-idee.be
BE98 0012 1241 2393

L'équipe SYMBIOSES, c'est :

- aux manettes : Christophe DUBOIS, Sophie LEBRUN
- aux rubriques : Marie BOGAERTS (agenda), Sandrine HALLET (infos en bref, outils, lu-vu)
- ont aussi collaboré : Cécile BERTHAUD, Fred DE THIER, Stéphanie GROFILS, Natacha SENSIQUE, Joëlle VAN DEN BERG, Dominique WILLEMSSENS
- abonnements : Sandrine HALLET
- mise en page : César CARROCERA GIGANTO
- photo de couverture : Mihai VARGA © Pro Velo

SYMBIOSES est imprimé sur papier recyclé par l'imprimerie **Van Ruys**, emballé sous film biologique et envoyé par l'ETA **L'Ouvroir**.



La décrue



Photo : « Follow the leaders », installation d'Isaac Cordal représentant les responsables politiques discutant des changements climatiques. Bruxelles.

A l'heure d'écrire ces lignes, c'est la décrue. Rues déchiquetées, maisons déchirées, vies noyées. La Belgique est inondée. Nos voisins allemands et hollandais aussi. Le métro chinois de Zhengzhou est également sous eau, 380.000 personnes sont évacuées.

Alors que les habitant-es pellettent, pompent et pleurent, les expert-es pointent : la bétonisation, l'aménagement du territoire, l'appauvrissement des sols, le changement climatique... Ce dernier provoque des pluies de plus en plus intenses et fréquentes, que ne peuvent absorber des sols artificialisés. Du déjà entendu. Le premier rapport du GIEC l'annonçait déjà en 1990 : « L'effet de serre accentuera les deux extrêmes du cycle hydrologique, c'est-à-dire qu'il y aura plus d'épisodes de pluies extrêmement abondantes et plus de sécheresses prononcées. »

De fait. Fin juin, de l'autre côté de l'Atlantique, Vancouver cuisait sous les records de chaleur. 49,5 °C, du jamais vu. Chez nous, l'an dernier – année la plus chaude jamais enregistrée – les canicules du mois d'août ont provoqué plus de 1.400 décès, passés (presque) inaperçus, à l'ombre de la pandémie. Du jamais vu. Un an auparavant, on mesurait 39,7°C à Uccle. Du jamais vu. Mais comment s'adapter à ce que l'on n'a jamais vu ?

Aujourd'hui, c'est la décrue. Et je décrois. Du verbe décroire. J'arrête de croire que nous pourrions continuer à vivre comme avant. Les changements climatiques sont déjà là et s'accroissent. Ici comme ailleurs. En réaction aux inondations, François Gemenne, chercheur en géopolitique de l'environnement, utilise une métaphore automobile : « *On est dans un schéma de pensée où on se dit qu'on va pouvoir éviter la sortie de route. En réalité, la sortie de route a eu lieu dans les années 1950. Aujourd'hui l'enjeu, c'est de limiter le nombre de tonnes : deux ou trois tonnes, plutôt que dix ou douze, et ça change tout.* »¹

C'est la décrue, et je décrois. Du verbe décroître. Prenons le secteur des transports. A lui seul, il émet près d'un quart de nos émissions de gaz à effet de serre, une augmentation de 23% depuis 1990. C'est le pire secteur en la matière. Si on veut limiter le réchauffement à 1,5 degré, la destination est connue : il faudra diminuer de 55% nos émissions d'ici 2030. Pour la mobilité, cela voudrait dire, à la grosse louche², diviser par deux le nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle par an³, mais également diviser par deux le nombre de véhicules en circulation et la consommation moyenne des véhicules thermiques (pour atteindre 3,3 l / 100 km).

La route est encore longue. On espérait qu'avec le confinement et l'obligation du télétravail, les habitudes de mobilité allaient changer. Certes, les Belges envisagent de continuer à moins se déplacer après la crise. Mais ça ne suffit pas si, ce qui reste, nous le parcourons toujours en voiture.

Comment se préparer aux catastrophes à venir et les limiter au maximum ? On a beaucoup parlé de législation⁴ et d'infrastructures. Beaucoup moins d'éducation. Si il faut reconstruire les fondations de tant de routes et de maisons, il faut aussi déconstruire nos fondations culturelles. Démontez ces croyances qui ont érigé le béton en maître de la nature, la grosse cylindrée en symbole de réussite et de liberté, et l'accélération de nos vies comme modèle de développement économique. Voilà un chantier éducatif aussi urgent que nécessaire.

« *L'avenir se prépare dans les écoles d'agriculture et dans la formation de nos urbanistes* », pour apprendre à prendre soin du sol et de la végétation, à repenser l'aménagement de nos bassins versants, martelait un agriculteur au lendemain des inondations⁵. Il faudra également, dans toutes les écoles et toutes les maisons, apprendre à prendre d'autres chemins. Ralentir, pour limiter le nombre de tonnes. Accepter humblement l'incertitude et le risque, premiers pas vers la résilience. Expérimenter la solidarité, comme en ces lendemains de catastrophes. Tester d'autres façons de se déplacer (comme ce numéro de SYMBIOSES vous y invite), d'habiter, de se nourrir, de produire. Observer la nature, s'en inspirer, la respecter. Y puiser plaisir et énergie. Alors seulement, peut-être, viendra la décrue.

Christophe Dubois

¹ Interrogé par Brut le 16/07/21, www.brut.media

² B&L évolution, 2019 : <https://colibris.link/mobilite2030>

³ Y compris pour aller voir nos ami-es, pour nos loisirs ou nos achats, ce qui devrait représenter 70% de nos déplacements en 2030, selon le Bureau fédéral du Plan.

⁴ Le 17 juin, le tribunal de première instance de Bruxelles a condamné collectivement les autorités belges pour leur politique climatique négligente.

⁵ Lire sa carte blanche, publiée dans La Libre du 16/07/21 : <https://colibris.link/lalibre-inondation>

Voyager autrement, depuis 50 ans

Une épicerie solidaire à la HE2B Defré

La période de confinement a compliqué la vie de nombreux étudiant-es du supérieur. Pour les cours mais aussi financièrement, car beaucoup ont perdu leur job. Face à ce triste constat, l'épicerie partagée mise en place à la Haute École Bruxelles-Brabant Defré avant la pandémie est plus utile que jamais. Ce sont des étudiant-es et des enseignant-es qui tiennent la boutique, sur base volontaire. Les invendus alimentaires récoltés au supermarché sont ensuite proposés à petits prix aux étudiant-es de la HE2B, et même aux extérieurs en période « covid », chaque mercredi de 17h30 à 18h30 au 62 de l'avenue de Fré à Uccle.

Le but premier de l'épicerie partagée est de lutter contre la précarité des jeunes et le gaspillage alimentaire. « Mais le projet permet aussi de rencontrer d'autres objectifs : créer du lien social, soutenir le bien-être et une alimentation de qualité des étudiant-es, favoriser la réinsertion sociale, éviter le décrochage scolaire, lutter contre les inégalités sociales et sensibiliser à la notion du partage », expliquent Anna Bossuroy et Anne-Sophie Janowski, responsables de l'épicerie. L'initiative a d'ailleurs reçu le Prix de la citoyenneté de la commune d'Uccle en 2020.

L'école s'implique également dans la lutte contre le réchauffement climatique. La HE2B Defré organise à nouveau des Journées climatiques les 19 et 20 novembre 2021, après une excellente première édition en mai dernier, qui a rassemblé ministres, professionnel-les et étudiant-es. Objectifs : conscientiser les jeunes, les membres du personnel et les politiques à l'urgence et à la justice climatique. Et pour élaborer les thématiques et les grands axes des rencontres et des débats, les organisateurs partent des réflexions des étudiant-es et des professeur-es, récoltées au préalable. Une belle manière d'intégrer l'éducation à l'environnement au cursus de formation.

Infos : www.he2b.be/services-aux-etudiants/epiceriepartagee et www.facebook.com/defrehe2b

Photo : Less Béton

Les vacances d'été se terminent. Pour de nombreux jeunes et moins jeunes, ce fut l'occasion de tester le Wwoofing. Kesako ? Le réseau WWOOF est l'abréviation de World Wide Opportunities on Organic Farms : de l'aide volontaire en échange du couvert, du logement et de la possibilité d'apprendre l'agriculture biologique ou tout ce qui concourt à la réalisation matérielle d'une vie durable. Et cette année, le WWOOF fête ses 50 ans ! Aujourd'hui, ce sont 100.000 travailleurs et travailleuses volontaires (les wwoofeurs) qui séjournent dans les plus de 12.000 fermes hôtes (les whosts) dans 130 pays du globe, dont la Belgique. De 7 à 77 ans.

L'asbl Wwoof Belgium, elle, fêtera bientôt ses 10 étés. En cette année troublée par le Covid, où il est difficile de voyager à l'étranger, le wwoofing est l'occasion de quitter ses écrans pour apporter son aide dans les fermes belges, à travers de nombreuses activités concrètes, allant du jardinage à l'élaboration du compost, en passant par la coupe du bois, l'écoconstruction... Que ce soit pour un week-end ou plusieurs semaines.

Au cœur du concept : un partenariat fondé sur la confiance et le respect mutuel. Mais aussi une conscientisation à l'agriculture paysanne, à une alimentation locale et bio, au rapprochement entre consommateurs et producteurs, et plus globalement aux liens de solidarités dans notre société. Un tourisme alternatif et utile.

Infos : www.wwoof.be



Less béton

Une toute nouvelle association vient de voir le jour à Bruxelles : Less béton. Son leitmotiv ? Le dépaillage / désasphaltage participatif de l'espace public. L'idée est de libérer le sol à la main, entre voisin-es, pour ensuite le régénérer et laisser place à un peu de nature. Pour moins de béton, plus de liens et plus de vie. Pour que les sols urbains soient plus drainants aussi. Les inondations catastrophiques de juillet en ont démontré l'urgence !

Pour ce faire, Less béton accompagne toute initiative citoyenne, associative et/ou scolaire de déminéralisation, notamment en facilitant les démarches auprès des services communaux et en organisant le processus participatif jusqu'aux chantiers. Ici sur un trottoir pour y planter un arbre. Là sur une place de parking pour y accueillir un banc et des bacs. Comme l'ont fait les élèves d'une classe de 5^e primaire de l'école Ulenspiegel à Saint-Gilles, afin d'aménager les abords du passage pour piétons devant l'école, en collaboration avec la commune et deux autres associations (Heroes for Zero et La Cité des Jeunes). Plusieurs ateliers ont été nécessaires pour observer, mesurer, dessiner, co-créer, puis fabriquer les bacs avec les habitant-es du quartier. Pour un résultat inspirant, et respirant. « Le but est aussi pédagogique : jeter un autre regard sur la ville et ses habitant-es (humains et non humains), et mieux comprendre les cycles de la vie », conclut Laetitia Cloostermans, animatrice de l'association.

Infos : less.beton.brussels@gmail.com - www.facebook.com/Less-béton-ASBL-2246707928992724/

Appels

à projets

Eco-Schools et Eco-Teens

Eco-Schools s'adresse aux écoles (fondamentales pour la **Wallonie**, tous niveaux pour **Bruxelles**) qui souhaitent agir sur des enjeux environnementaux, climatiques et de citoyenneté. L'asbl Coren propose un accompagnement sur mesure pour soutenir les enseignant-es dans la mise en œuvre de chacune des 7 étapes de la méthode, par laquelle les élèves participeront activement à la gestion environnementale de leur école (alimentation, déchets, eau, énergie, mobilité, nature...). Cet engagement sur 2 ans est couronné par le label Eco-Schools et offre l'occasion de découvrir des initiatives semblables dans le monde entier.

Infos et candidatures (le plus tôt possible dans l'année scolaire) : www.ecoschools.be

Eco-Teens est un accompagnement sur 2 ans de groupes d'élèves du secondaire à **Bruxelles** souhaitant mener des actions en faveur de l'environnement et du climat au sein de leur école, et ce de la façon la plus autonome et aboutie possible. Ces actions peuvent prendre différentes formes et viser divers objectifs, comme réduire ses déchets, mieux gérer les ressources, promouvoir une alimentation locale, saine, responsable ou éthique, développer la mobilité active, etc. Coordonné par l'asbl Coren et financé par Bruxelles Environnement (BE).

Infos et candidature (le plus tôt possible dans l'année scolaire, et au plus tard le 30/10) : www.coren.be/fr/eco-teens

L'offre pédagogique pour le secondaire de Bruxelles Environnement



Vous êtes enseignant-e dans une école secondaire **bruxelloise** et vous avez envie de mener des projets environnementaux dans votre école ? Bruxelles Environnement et ses partenaires associatifs lancent leur offre pédagogique pour l'année scolaire prochaine. L'occasion de vivre des animations environnementales avec vos élèves, des formations avec vos collègues, de recevoir une aide financière ou un accompagnement d'équipe. Les thématiques proposées

sont variées : énergie et climat, apprendre dans la nature, potager, alimentation, déchets, bruit, joute verbale sur le futur... Bruxelles Environnement donnera cette année priorité aux projets issus de la collaboration entre les enseignant-es. Un petit conseil : parlez-en en concertation et **inscrivez-vous avant le 30 septembre**.

Infos : www.environnement.brussels/school

Génération zéro watt

Les établissements scolaires sont parfois des gouffres énergétiques. Grâce au défi Génération zéro watt, du 15 octobre 2021 au 15 mars 2022, les élèves des écoles primaires en Wallonie endosseront le rôle d'inspecteurs et inspectrices énergie. Une opportunité de développer des activités pédagogiques citoyennes et des apprentissages sur l'énergie, en plus de réaliser de substantielles économies d'énergie dans l'école. Chaque année, une trentaine d'écoles sont sélectionnées et reçoivent un accompagnement gratuit tout au long du projet. Inscription avant le 30/09.



Infos : www.generationzerowatt.be

Un Repair Café dans votre école ?

Repair Together lance « Un Repair Café dans mon école » : un nouveau cycle d'activités co-construit avec les élèves et professeurs autour de l'économie circulaire et la réparation d'objets, avec l'objectif d'organiser ensemble un (des) Repair Café(s) à l'école. Ce cycle s'adresse aux élèves du secondaire général, professionnel ou technique.

Infos : www.repairtogether.be/ecoles-et-sensibilisation - Inscriptions par mail : estelle@repairtogether.be

5 challenges pour l'école et la planète

5 jours, 5 thématiques, 5 gestes simples et ludiques, c'est la promesse des challenges GoodPlanet destinés aux écoles de l'enseignement fondamental et secondaire en **Fédération Wallonie-Bruxelles**. Les challenges pour cette année scolaire :

- ☑ Croque local le 14/10/2021 ;
- ☑ Zéro déchet le 26/11/2021 ;
- ☑ Gros pull (diminution de la température) le 17/02/2022 ;
- ☑ Tous à l'eau (boire de l'eau ou autres gestes) le 22/03/2022 ;
- ☑ Alors on sort (un moment dehors dans la nature) le 28/04/2022.

Des conseils et des astuces ainsi que des outils pédagogiques sont disponibles après inscription sur : www.goodplanet.be/fr/goodplanet-challenges



L'embardée de nos m

Alors qu'on cheminait (un peu mollement ?) vers des mobilités moins encombrantes, moins polluantes, moins chères vers une mobilité plus douce ?

En

quelques jours, à l'orée du printemps 2020, notre banale liberté de mouvement est devenue le Graal. Dans un basculement spectaculaire, l'hypermobilité du SARS-CoV-2 nous a contraint à l'immobilité par tétanie et réclusion. Et on s'est retrouvé à faire de savants calculs risques-bénéfices avant de partir acheter les raviolis du mercredi. Si depuis un quart de siècle une frange de la population réfléchissait aux modalités d'une mobilité plus tenable, nous nous sommes, toutes et tous, mis à penser nos déplacements afin de les minimiser en termes de nombre et de risque.

L'impact sur les modes de déplacement

Durant la pandémie, on s'est donc moins déplacé. Mais mieux déplacé ? Pas vraiment car la voiture individuelle a pris du poil de la bête. La désaffection pour le train et les transports en commun a provoqué un report des usager-es vers la voiture (pour celles et ceux qui le pouvaient). Mais aussi, cependant, vers les modes actifs (vélo et marche). Le pourcentage de Belges effectuant leurs déplacements domicile-lieu de travail ou domicile-lieu d'études en transports en commun a chuté de 25% à 11%, au profit de la voiture (progressant de 56% à 65%) et des modes actifs (de 17% à 22%), comme l'indique l'enquête du SPF Mobilité et Transport de juin 2020¹.

La désaffection pour les transports en commun est marquée aussi pour les déplacements liés aux achats. Au profit, cette fois, des modes actifs et du commerce en ligne. Pour les achats alimentaires, marche et vélo sont passés de 18% avant la crise à 23% pendant le confinement du printemps 2020. L'explication tient dans le fait que les Belges se sont tournés-es vers les commerces de proximité. La part de la voiture est restée élevée : stable pour les achats non alimentaires (80%), en très légère diminution pour les achats alimentaires (mais utilisée dans plus de 70% des cas).

C'est pour les loisirs et les balades que la part automobile a baissé, et ce au profit des modes actifs. Cela dit, l'effet est limité dans le temps et dès le déconfinement les chiffres des modes actifs sont repartis à la baisse, ceux de la voiture, à la hausse. Dans la seconde enquête, celle de novembre-décembre 2020,

les modes actifs pour les achats alimentaires sont revenus quasi à leur niveau d'avant crise (à 19%). Ce qui peut être dû, en partie, aux conditions météorologiques.

Le nombre de déplacements en baisse

Si les types de transport utilisés ont fluctué selon les périodes, le nombre de déplacements a baissé et est – jusque-là – resté plus bas qu'avant la crise sanitaire. Les causes ne sont pas mystérieuses : télétravail ; chômage temporaire ; perte d'emploi ; écoles, commerces, lieux de culture, de loisirs, de sport, horeca fermés par périodes ; étudiant-es en distanciel ; interdiction de voyager à l'étranger, etc. Ce qui est intéressant, c'est que les Belges envisagent, dans l'après crise, de continuer à moins se déplacer quel que soit le motif (travail, école, loisirs, sorties, achats). Il n'y a que les balades (qui ont augmenté pendant le confinement) qu'ils espèrent faire plus souvent qu'avant la crise. En privilégiant les modes actifs au détriment de l'automobile.

Et le télétravail s'est installé. Cette pratique, d'abord contrainte et forcée par le confinement, recueille aujourd'hui pas mal de suffrages pour perdurer. Pas de façon aussi intensive. Mais la demande est claire : « *Interrogés sur leurs souhaits, les travailleurs déclarent vouloir télétravailler 1,6 jour par semaine en moyenne, soit 4 fois la valeur d'avant crise* », note le SPF Mobilité et Transport dans son étude de fin 2020.

Les nuances

Ces observations réjouissantes sont à nuancer. D'une part, parce que la mobilité résidence-travail, bien freinée par le télétravail, ne représente qu'une partie de l'ensemble des déplacements : un tiers, d'après Isabelle Thomas, chercheuse en géographie économique à l'UCLouvain. D'autre part, parce que si les déplacements individuels ont baissé, les livraisons ont augmenté. D'après une enquête du département MOBI de la VUB, 25% des répondant-es ont fait plus de courses en ligne que d'habitude au printemps 2020. 10% en ont fait pour la première fois.²

Autre type de nuance : si le télétravail limite le nombre de déplacements et, partant, a des effets bénéfiques sur la pollution de l'air, les émissions de CO₂ et le stress des personnes, il est polluant et énergivore. La facture

mobilités sous Covid

s chronophages, la crise sanitaire a bouleversé nos pratiques. Sera-t-elle un coup d'arrêt ou un coup d'accélérateur

environnementale des vidéoconférences est salée. Une heure de visioconférence avec caméra allumée, ou une heure de streaming, émet 150 à 1.000 grammes de dioxyde de carbone et nécessite 2 à 12 litres d'eau, évaluent des chercheuses et chercheurs des universités de Yale, de Purdue et de l'Institut de Technologie du Massachusetts dans une étude publiée en janvier 2021.³ Pour comparaison, un modèle Golf GTI essence est annoncé chez Volkswagen à 167 grammes de CO₂/km.⁴ Mieux vaut une visio que de faire se déplacer dix personnes en voiture. Mais l'impact n'est pas neutre. Plus largement, le secteur du numérique « est responsable aujourd'hui de 4% des

déplacement à part entière. Qu'on en a besoin et qu'elle existe. Sans oublier que cela fait du bien », indique-t-il.

A cet effet sur nos mentalités, s'est ajouté un impact sur les infrastructures. Pendant les confinements, on a vu fleurir des infrastructures temporaires pour les piétonnes : on a pris de l'espace à la voiture pour élargir certains trottoirs, par exemple. Il y a aussi plusieurs « zones de rencontre » qui ont été créées. Ce sont des espaces partagés où le piéton a la priorité sur tous les usagers, les cyclistes sont deuxièmes en termes de priorité, puis viennent les véhicules motorisés limités à 20 km/h. A Namur, tout le centre-ville a été mis en zone de rencontre. Il a suffi de quelques aménagements : de la signalisation et du mobilier urbain (entre autres pour casser les lignes droites afin d'éviter la vitesse). « Plus d'espaces ont été donnés aux modes actifs, enchaîne Rémy Huon. C'est ce que Tous à Pied martelait depuis longtemps : il faut oser, faire des phases de test. Et là, avec la crise sanitaire, beaucoup d'aménagements temporaires ont vu le jour, qui, on l'espère, vont se pérenniser. »

Autre impact, et non des moindres, celui sur la législation. Il y a eu un coup d'accélérateur, notamment pour les zones partagées. « La loi a été modifiée rapidement pour permettre aux communes de réaliser des aménagements temporaires avec une signalisation de base, mais rien de trop contraignant, ni de trop coûteux », explique le spécialiste. Depuis le premier confinement, Tous à Pied a connu une augmentation claire des sollicitations de la part des autorités communales. « Les esprits avaient déjà évolué avant cela, mais la crise a accéléré le mouvement. Et enclenché du concret. On a des demandes pour nos projets habituels ou bien pour voir ce qu'on peut mettre en place ensemble, pour nos services. La demande est forte pour les aménagements temporaires. On a d'ailleurs édité un guide pratique. L'une de nos actions qui a très bien marché, ce sont les cartes de temps de parcours en ville. Elles permettent aux usagers de voir en un coup d'œil les temps de parcours entre des points structurants de la ville », résume Rémy Huon.

Le vélo à deux vitesses

La promotion du vélo a cours depuis plusieurs années et porte ses fruits, particulièrement à Bruxelles. La crise sanitaire est venue pousser dans le dos des mécanismes déjà engagés. « Il y a eu un vrai engouement, surtout lors du premier confinement,

« **Les Belges envisagent de continuer à moins se déplacer après la crise** »

émissions mondiales de gaz à effet de serre et la forte augmentation des usages laisse présager un doublement de cette empreinte carbone d'ici 2025 », indique l'Ademe, l'agence française de la transition écologique, dans « La face cachée du numérique » (janvier 2021).

La marche à suivre

Reste que les modes actifs de déplacement ont gagné en pratique et en popularité. Vélo, marche, trottinette sont devenus synonymes de liberté, de sécurité (face au coronavirus) et d'activité physique. Surtout pour les loisirs, et dans une moindre mesure pour les déplacements utilitaires. Pour l'ASBL Tous à Pied, il y a clairement un momentum pour la marche. Rémy Huon, chargé de mission mobilité auprès des communes, liste trois impacts principaux du covid sur les déplacements à pied. « Il y a eu une prise de conscience des usagers et des pouvoirs publics que la marche est un mode de

souligne Florine Cuignet, chargée de politique bruxelloise au GRACQ⁵. *Les gens redécouvraient le vélo plaisir, pour les balades, le sport, d'autant qu'il y avait très peu de trafic et une météo splendide. Après le déconfinement, le trafic est revenu et certaines personnes ont été impressionnées. Donc tout le travail a été de proposer des aménagements sécurisants. On sait que le frein n°1 au vélo, c'est d'être confronté au trafic motorisé.* » Les aménagements temporaires ont fleuri, là aussi. 40 km supplémentaires de pistes cyclables ont vu le jour dans la capitale. Elles étaient dans les cartons du plan de mobilité GoodMove de la Région bruxelloise, mais le covid a eu un effet accélérateur sur leur mise en œuvre.

En 2020, Bruxelles a vu une hausse de 64% de cyclistes sur son territoire, due surtout à la mobilité récréative. A contrario, la mobilité utilitaire a souffert. Les comptages réalisés par Pro Velo aux heures de pointe matinales montrent une diminution de 11 % de cyclistes par rapport à 2019. Ce qui s'explique par la baisse du nombre de déplacements domicile-travail et domicile-école.

En Wallonie, l'impact du covid sur la pratique du vélo a été assez limité. Il y a eu un peu plus de cyclistes, d'après Luc Goffinet, chargé de politique wallonne et fédérale au GRACQ, mais il est impossible de le quantifier car il y a trop peu de comptages. « *Si Bruxelles ou Paris ont profité du confinement pour créer des aménagements cyclables, en Wallonie pas. Seulement quelques rues cyclables (c'est-à-dire limitées à 30 km/h, priorité aux cyclistes qui peuvent rouler au milieu de la chaussée), mais pas de grosse amélioration. Et les deux aménagements vélo temporaires effectués (à Mons et à Verviers) ont été supprimés...* », se désole-t-il. La seule mesure « phare », c'est la prime vélo : 100 à 400 € à l'achat d'un vélo destiné aux déplacements domicile-travail (sur attestation de l'employeur).

Transports en coma

La désolation a atteint des sommets chez les sociétés de transports publics. Au début de la crise du covid, leur fréquentation a chuté jusqu'à moins de 10% de leur taux habituel. Elle est ensuite remontée entre 50 et 75% de la normale, selon les opérateurs, mais n'a toujours pas atteint

son taux d'avant crise. Les estimations prédisent qu'il faudra deux à trois ans pour ce faire. La baisse du nombre de déplacements joue un rôle, évidemment, mais aussi la crainte d'être davantage exposé-e à la contamination au Covid dans les transports en commun, d'autant que certains véhicules restent bondés aux heures de pointe. Des études scientifiques, mises en lumière par les transporteurs, montrent que les risques sanitaires ne seraient pas importants, des investissements ont été faits pour nettoyer et désinfecter les véhicules régulièrement, et le masque est obligatoire ; néanmoins des doutes subsistent. Alors, SNCB, TEC, De Lijn et Stib misent sur la communication. Et ont lancé, c'est assez rare pour être souligné, une campagne commune dès septembre 2020 pour mettre en avant leurs atouts et tenter de regagner la confiance de la population. C'est crucial pour la mobilité durable. Les transports en commun étant l'épine dorsale d'une mobilité durable, multimodale et intermodale.

Comment la crise sanitaire va-t-elle impacter nos pratiques de mobilité pour les années à venir ? Un coup de frein à la mobilité douce ici, un coup d'accélérateur là. Un tableau de bord en demi-teinte nous faisant faire la navette entre inquiétudes et espoirs.

Ce qui transforme le plus les comportements, plus que des discours, c'est d'expérimenter par soi-même d'autres façons de se déplacer, pendant un certain temps, et d'en retirer satisfaction. Pour certain-es, la pandémie a été ce laboratoire d'une mobilité plus douce, ou d'une immobilité appréciée. Reste à les ancrer dans de nouvelles habitudes, grâce à une amélioration des infrastructures et des politiques publiques encourageantes. Pour les autres, reste encore et toujours un patient travail de sensibilisation et d'éducation.

Cécile BERTHAUD

¹ BeMob : Impact du Covid-19 sur les habitudes de mobilité des Belges https://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2020/bemob_impact_du_covid_19_sur_les_habitudes_de_mobilite_des_belges
² <https://press.vub.ac.be/la-mobilite-apres-la-crise-du-covid-19>
³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921344920307072?via%3Dihub>
⁴ Données de janvier 2021.
⁵ Groupe de Recherches et d'Action des Cyclistes Quotidiens

Pas les mêmes impacts pour tout le monde...

Si l'on se doute bien que, durant la crise sanitaire, la mobilité a été affectée différemment selon les classes socio-économiques, on ne peut établir de grandes conclusions faute d'études suffisantes. Néanmoins, certains faits permettent de nourrir la réflexion sur ce point. Oui, le nombre de déplacements a baissé et on l'impute (hors fermeture des écoles, commerces, etc.) en bonne partie au télétravail, oubliant souvent que le chômage temporaire et les pertes d'emplois y sont aussi pour quelque chose (relevons, par exemple, qu'entre l'hiver 2020 et l'hiver 2021, la moitié des personnes occupées dans l'horeca n'avait plus de travail).

En outre, le télétravail n'est pas accessible à tout le monde : soignant-es, caissier-es, ouvrier-es, personnel de l'e-commerce, des commerces essentiels, des homes, etc. doivent nécessairement faire du présentiel. Et donc se déplacer. Parfois moins facilement car les offres de transports en commun ont été, par moment et par endroit, réduites. Ce qui a aussi eu un impact sur « l'accès aux supermarchés et a rendu très difficiles l'accès à certaines

aides sociales pour les personnes précarisées non motorisées : l'accès aux soins, l'accès à l'aide alimentaire... », note un rapport de l'IWEPS sur l'impact du Covid sur les personnes précarisées.

Quitter les transports en commun : un luxe

« *La crise sanitaire a favorisé le recours à la voiture plutôt qu'aux transports en commun : ici aussi il y a eu un clivage car les publics captifs des transports en commun sont en moyenne moins aisés* », relève Alain Geerts, chargé de mobilité pour Inter-Environnement Wallonie. Ils ont donc continué à les prendre, mais avec, pour certain-es, la boule au ventre et un budget masques à ajouter aux dépenses usuelles.

Oui, les ventes de vélos ont augmenté en 2020 avec, là aussi, un clivage. 38% des vélos neufs achetés sont des vélos électriques. Vu leur prix d'achat, ce sont surtout les classes moyennes et supérieures qui ont pu se permettre d'opter pour ce mode de transport.

C.B.

Sortir les ados du métro

Photo : Coren

Avec la campagne « Mov'in the city », les élèves du secondaire découvrent différentes facettes de la mobilité à Bruxelles. Une app', un jeu de piste en pleine ville, une pincée de compétition et l'adhésion est emportée.

Essoufflé-es, fatigué-es, mais content-es. Les 15 adolescent-es de l'Athénée Marguerite Yourcenar viennent de passer la matinée à arpenter le centre de Bruxelles pour collecter un maximum de points et tenter de remporter le « SmooV'Gaming ». Ce jeu de piste géant plonge les élèves dans l'intermodalité. Il s'agit de rallier différents lieux de la ville en étant les plus efficaces possible grâce à une combinaison judicieuse de modes de déplacements : marche, Villo¹, Stib, train... Chaque groupe de 3 ou 4 est équipé d'un smartphone et de l'application ad hoc : à chaque point-clef atteint, le groupe relève un défi et obtient des points. A midi, fin du jeu. Et pendant que les fourbu-es goûtaient au plaisir oublié de s'asseoir et se poser, leur professeure de sport comptait les points.

« C'était chouette ! Mais fatigant. On a fait beaucoup à pied, mais c'était parfois loin. Le meilleur défi c'était l'escape game. Ça c'était trop bien et on l'a réussi ! Sinon, à Botanique on a dû faire une vidéo d'un cycliste, mais on n'en voyait pas. Les autres défis, c'était plutôt des questions, du genre où on était, combien il y a de voies à la gare du Nord... », racontent Iman, May et Noussayba, à leur arrivée. La matinée a plu aussi aux quatre garçons de l'équipe des « Empereurs ». « C'était bien. Une bonne expérience, estime Hamza. On a pris trois bus, un tram et on a marché. Les questions et les énigmes étaient plutôt faciles. » Pour son compère Nadir, le bilan est aussi positif. « Moi je ne bouge pas trop de mon quartier, et là j'ai découvert des endroits comme le Botanique, la rue du Progrès, la gare du Nord », explique-t-il. Chacun-e repart avec un lot (ticket de cinéma, escape game, nuitées en auberge de jeunesse, selon le classement). C'est exceptionnel. En temps normal, seuls les trois premiers groupes reçoivent un prix.

Une animation en 4 étapes

En temps normal... ils sont 500 élèves à participer. « Pour cette 5^e édition, dix écoles étaient inscrites au début de l'année scolaire. Et puis, il y a eu le confinement, et malgré nos plans de sauvetage, beaucoup d'écoles se sont retirées du projet, explique Florence Gillet, chargée de mission mobilité chez Coren, l'asbl qui pilote ce jeu. Elles avaient trop de matière du programme à rattraper et ont donc moins mis l'accent sur les campagnes externes. »

Seul l'Athénée Marguerite Yourcenar est allé jusqu'au bout du bout. « Cela fait deux ans qu'on participe et on va continuer. On le fait avec des classes de 4^e. A leur âge, ils commencent à se

déplacer seuls, donc c'est un bon moment pour les accrocher, leur montrer d'autres mobilités », éclaire Caroline Cavadini, professeure de sport dans cet athénée de Laeken.

La campagne mise sur pied par Coren est gratuite et s'étend sur trois à quatre mois. Baptisée « Mov'in the city », elle comprend quatre étapes, dont le grand jeu de piste dans Bruxelles est la dernière. La première est une animation-débat en classe sur la mobilité, ses impacts, les solutions. Ensuite, Pro Velo dispense une matinée de formation pratique pour rouler dans le trafic. La 3^e étape, c'est le briefing préparant les élèves au jeu de piste : modalités, rappel des règles de sécurité, outils (cartes, applications, sites web).

L'accent sur l'intermodalité

Alors que plus de 3 millions de déplacements ont lieu chaque jour dans la capitale, penser sa mobilité est devenu indispensable. « L'objectif global est de sensibiliser les élèves à la mobilité durable en ville. Les faire réfléchir à leur manière de se déplacer, à leur efficacité et à la durabilité. Avec les jeunes de cet âge-là, on met l'accent sur l'intermodalité. Ils utilisent principalement les transports en commun. On leur montre qu'ils peuvent combiner avec le vélo ou avec le train. Ou faire certains de leurs déplacements à vélo ou à pied », indique Florence Gillet, de Coren.

On pourrait croire que les adolescent-es sont de celles et ceux qui maîtrisent le mieux l'intermodalité, poussé-es vers la débrouille par leur envie d'autonomie. Mais non. Ils sont déjà bien ancrés dans leurs habitudes. « Certains prennent le métro pour une station, relève Caroline Cavadini. Tout comme ils sont nombreux à habiter dans les environs de l'école, mais très peu viennent à vélo, alors que c'est tout à fait faisable. Mais quand on les a sondés, on s'est rendu compte que la moitié d'entre eux n'ont pas de vélo. »

D'où l'importance de cette campagne « Mov'in the city ». D'autant que les animations pour le secondaire ne sont pas légion. Ce n'est pas un public facile, mais la combinaison des aspects ludiques, mise en action, compétition et prix à la clef rend le projet séduisant et motivant. Et pour une fois, c'est leur smartphone qui les fait sortir et bouger.

Cécile BERTHAUD

Contact : www.movinthecity.be - Florence Gillet : 02 640 53 23, florencegillet@coren.be

¹ Service de vélos partagés à Bruxelles.

En avant, marche !

Les piétons se mobilisent et se fédèrent pour faire entendre leur voix et promouvoir la marche, un mode de déplacement durable, sain et peu coûteux.

Photo : walk.brussels

7 juin 2021. Quelques dizaines de citoyen·nes, la plupart issu·es du monde associatif, marchent sur la capitale. En petits groupes. Sans tambour ni trompette. Mais bien décidé·es à faire entendre une voix : celle des piéton·nes, des marcheurs et marcheuses. Leur stratégie : rassembler leurs énergies et leurs savoir-faire au sein d'un réseau, baptisé Walk. Objectif : promouvoir une dynamique piétonne en région bruxelloise. Après tout, la marche y est le premier mode de déplacement (35% des trajets intra-bruxellois sont effectués à pied¹).

Menant sa petite troupe au départ du quartier européen, Pierre-Jean Bertrand, fervent marcheur, ex-expert piéton à Bruxelles Mobilité et membre du CA de Walk, attire l'attention sur les ruelles, venelles et parcs, « toutes ces opportunités de relier les voiries pour créer un réseau piéton maillé convenablement. Des bénévoles les recensent, avec l'association Trage Wegen, et créent des cartes de cheminement piéton. » Il pointe aussi le Plan régional de mobilité 2020-2030² qui prévoit, pour la première fois, un réseau structurant piéton « établi commune par commune avec la participation de citoyens » et sept « magistrales ». A savoir de grands itinéraires piétons continus reliant le piétonnier du centre de Bruxelles à des pôles importants (gare, etc.), sortes de trottoirs extra larges (5 m). « La géographe suisse Sonia Lavadinho³ parle de théorie du blabla : un cheminement suffisamment large et adapté pour qu'on puisse parler sans s'interrompre, sans devoir être tout le temps attentif à des obstacles. » En y intégrant aussi des bancs, des espaces de séjour (d'activité), des interventions artistiques, botaniques et ludiques. « De quoi donner l'envie de marcher. »

Bon, il y a encore du chemin à parcourir pour offrir ne fût-ce qu'un parcours sécurisé : ici on pointe un parking vélo mal placé (à l'entrée d'un passage pour piétons), là une bordure trop haute, un trottoir obstrué...

Les plus nombreux mais les moins visibles

Une demi-heure plus tard, la plateforme Walk est inaugurée au Mont des Arts. Initiée par les asbl Trage Wegen et Tous à Pied avec le soutien de Bruxelles Mobilité, elle s'appuie sur un manifeste, déjà signé par un trentaine d'acteurs : des

associations, mouvements citoyens et bureaux d'études, actifs dans la mobilité, l'éducation à l'environnement, la sécurité routière, l'urbanisme durable, l'accessibilité des PMR ou encore la randonnée.

Emilie Herssens, coordinatrice de Walk, pointe deux grands enjeux : « l'infrastructure mais aussi la culture de la marche. On voudrait créer une émulation, une fierté d'être piéton. Beaucoup de citoyens n'ont pas vraiment conscience d'être piétons, tant c'est une évidence sans doute – tout comme les avantages de la marche : non polluante, silencieuse, bonne pour la santé physique et mentale, créatrice de lien social, mode de transport le moins coûteux. » « Le piéton souffre d'un déficit d'identification, appuie Dimitri Piron, chargé de mission à l'asbl Tous à Pied. Les autres modes de transport, eux, sont liés à un objet (le vélo, la moto, l'auto...) et à des aménagements spécifiques bien visibles, à des parkings, etc. On observe une réelle prise de conscience de l'importance de la marche sur tous les fronts, qu'elle soit utilitaire ou de loisir, en milieu urbain ou rural, constate-t-il, mais, dans le même temps, un besoin de représentation des piétons. »⁴

Des piétons en tous genres

Piéton·ne, on l'est toutes et tous, rappelle Dimitri Piron, « même si c'est juste pour marcher 10 ou 100 mètres de chez soi à sa voiture, ou 5 minutes jusqu'à l'arrêt de bus ou la boulangerie ». Soit dit en passant, ces petits (mais nombreux) déplacements à pied sont rarement intégrés dans les statistiques de mobilité⁵. Autres écueils : le vélo et la marche n'y sont pas toujours traités distinctement (au moins utilise-t-on de plus en plus, à leur sujet, le terme « modes actifs » au lieu de « modes doux ») et la marche inclut parfois le jogging.

Mais piéton·ne, on l'est à vitesse et à besoins variables, comme le rappellent les associations ciblant des publics spécifiques, telles les personnes à mobilité réduite (qu'elles le soient en raison d'un handicap, de l'âge ou d'une poussette). Or, « les adaptations nécessaires aux PMR profitent à tous les piétons : abaissement de bordure, trottoir large, revêtement confortable... » souligne Alexandra Dusausoy, conseillère au bureau Atingo. Autre public spécifique : les femmes, davantage concernées par le sentiment d'insécurité, rappelle l'asbl

Garance (voir adresses utiles pp.20-21). Piéton, mais plus encore piétonne, on l'est moins volontiers le soir, dans certaines rues, quand on est seul-e...

Autre constat : piéton-ne au quotidien, on l'est très souvent quand on est étudiant-e (85,8% marchent tous les jours en Wallonie ⁶), beaucoup moins une fois lancé-e dans la vie active (43,4%).

Faire marcher les gens – au sens propre

Alors, comment encourager à rester ou devenir (un peu, beaucoup, passionnément) piéton-ne ?

D'une part, en agissant sur les infrastructures : piétonnisation, sécurisation et amélioration de l'espace public, multiplication de zones 20 et 30, etc. Petit à petit, le principe STOP fait son chemin dans les Plans de mobilité aux différents niveaux de pouvoir, observe Dimitri Piron. Ce principe inverse les habitudes en donnant priorité, dans l'ordre, à la marche (les piéton-nes se retrouvent donc au centre de l'attention), au vélo, aux transports en commun, puis seulement aux voitures ⁷. Les Plans régionaux prévoient d'ailleurs d'augmenter la part de la marche, et les budgets piétons sont en hausse. Mais « pour un résultat optimal, ils devraient s'accompagner de mesures de formation des personnes qui dessinent et aménagent l'espace public ».

Il faudrait, en outre, mieux informer les citoyen-nes sur les itinéraires piétons, via un balisage spécifique (avec temps de déplacement, plus parlant que le kilométrage) et des applis pour smartphone efficaces.

Un travail de sensibilisation et d'éducation est aussi nécessaire. Et là, rien de tel que « l'expérimentation sur le terrain : faire marcher les gens, constate Dimitri Piron. Les arguments théoriques et la culpabilisation (si on ne marche pas, on ne sera pas en bonne santé, on polluera avec sa voiture, etc.), les gens en ont un peu marre... » Entre autres activités, Tous à Pied organise, dans les communes, des marches exploratoires. A la fois pour faire découvrir aux citoyen-nes leur vill(ag)e, leurs espaces et les sentiers « d'une autre manière », et pour recueillir leur expérience et leurs besoins en matière de « marchabilité ».

« Le piéton ne cherche pas nécessairement l'itinéraire le plus rapide, parfois il préfère faire un petit détour par une rue où il y a un parc ou une boulangerie », note Dimitri Piron. A propos de temps, marcher peut permettre d'en gagner : « En marchant, on se rend compte qu'il y a un vétérinaire tout près de chez nous (on ne voyait que celui qui était sur le trajet domicile-travail) ; qu'on a déjà fait une activité physique et qu'on n'a plus besoin de consacrer du temps et de l'argent à du sport supplémentaire ; que les liens se créent facilement et qu'un voisin pourra nous donner tel coup de main... »

Enfin, le développement de la marche comme mode de déplacement implique de favoriser le dialogue entre les différents usager-es (piéton-nes, cyclistes, automobilistes...),

Les enfants, acteurs à part entière

Comment motiver les enfants à se déplacer à pied ? Et cela, alors qu'ils marchent de moins en moins au fil des décennies, comme l'observent les acteurs de la mobilité et de l'éducation ¹. Gaëlle Cassoth (Tous à Pied), qui anime des projets dans les écoles, livre quelques pistes sur ce qui « marche ».

« Il faut qu'ils soient acteurs dans le projet, que leurs propositions de solutions soient entendues, relayées auprès des pouvoirs publics, qu'ils soient considérés comme des citoyens à part entière. Les enfants n'ont pas les mêmes sensations sur le terrain, les mêmes habitudes et la même vision de la (l'in)sécurité que les adultes », poursuit-elle. Un autre adjuvant est l'émulation : « voir que des copains marchent aussi, et participer à des défis et à des concours entre classes. »

Mais encore ? « Aborder la théorie de façon ludique, et la mettre en pratique sur le terrain » : c'est cette voie que privilégie le projet *Le code du p'tit piéton* proposé par Tous à Pied ². Mine de rien, « les enfants y acquièrent des notions et gestes concrets qui leur seront utiles toute leur vie ». Ils apprennent à prendre leur place dans la rue et l'espace public, et gagnent en responsabilités et en autonomie.

¹ Un des facteurs en cause est la réticence des parents à laisser leur enfant circuler seul, pointe Tous à Pied dans l'article *Nos enfants ont-ils perdu le droit de jouer et de se déplacer librement ?* (déc. 2020, www.tousapied.be > articles).

² Pour les classes de 3^e à 6^e primaires en Wallonie. Voir aussi les *Brevets du piéton* (1^{er} et 4^e primaires) organisés par GoodPlanet.

« apprendre à comprendre la réalité de l'autre », privilégier une vision transversale. L'espace public, de plus en plus saturé, devrait être « mieux partagé, moins cloisonné » à l'avenir, observe Dimitri Piron.

Sophie LEBRUN

Infos : www.walk.brussels et www.tousapied.be

¹ Enquête Monitor sur la mobilité des Belges, SPF Mobilité et Transports, 2019.

² *Good Move*, à consulter sur www.mobilite-mobiliteit.brussels. Pour le plan wallon FAST : www.mobilite.wallonie.be

³ Lire l'entretien *La marche est le ciment de la ville* (www.lemonde.fr, 26/03/2019).

⁴ C'est ce qui a poussé l'asbl Sentiers.be, axé sur la défense des chemins et sentiers publics et ancré en Wallonie, à se rebaptiser Tous à Pied et à élargir son champ d'action à la culture de la marche et à la région bruxelloise.

⁵ Par exemple l'enquête MOBWAL 2017, dans laquelle 43,7% des Wallon-nes disent marcher tous les jours, et 14,1% jamais : la question ne portait que sur les déplacements à pied d'au moins dix minutes. Or « un déplacement à pied sur deux dure moins de dix minutes », relève le dossier de la CèMathèque N°39 dédié à la marche (SPW, 2014).

⁶ Cf. supra, MOBWAL.

⁷ L'acronyme STOP vient du néerlandais : stapper, trapper, openbaar vervoer, privévervoer.



Les petites reines conquête de Bruxelles

A l'école secondaire Diderot, le vélo est un outil d'éducation physique, environnementale. Un projet porté par une prof passionnée.

Passé le majestueux hall de style Art Nouveau, on emprunte un escalier bas de plafond menant à un couloir et un local tout simples, sans déco, mais « très pratiques : au bout du couloir, on a un accès direct sur la rue », révèle Annick Debaize, enseignante à l'Institut Diderot, à Bruxelles.

Elle nous dévoile le trésor des « Petites reines de Diderot », projet qu'elle conduit depuis trois ans : une trentaine de vélos. Une flotte multicolore et hétéroclite. A l'image des classes de 4^e, 5^e, 6^e et 7^e du secondaire technique et professionnel dans lesquelles elle enseigne l'éducation physique.

L'école est située dans les Marolles, quartier multiculturel et populaire – quoiqu'en voie de gentrification. La rue est plutôt étroite, pavée et pentue, et les aménagements vélo, erratiques. Mais « le canal n'est pas loin, avec ses vraies pistes cyclables et son vent de liberté » souligne Annick Debaize, elle-même cycliste au quotidien. Le vélo procure aux élèves une « bouffée d'oxygène », au propre et au figuré.

Le projet ne concerne que les filles, précise-t-elle d'emblée. Il s'inscrit dans le cadre du cours d'éducation physique (non mixte, dans le secondaire) et possède « une dimension féministe » assumée : « Les garçons font beaucoup plus de choses que les filles. Vous verrez rarement une fille sur les plaines de sport avoisinantes. Pour une fois que ce sont elles qui ont droit à quelque chose... »

Peur et indifférence

L'idée du projet a germé lors de promenades dans le quartier, raconte l'enseignante. « Je voyais que les élèves n'avaient aucun intérêt pour le vélo, les aménagements cyclistes, leur environnement qui se transforme. Je me suis rendu compte que la plupart ne savaient pas rouler à vélo ou n'osaient pas rouler en ville. »

Par le biais de photo-langages, elle invite alors les ados à exprimer leur ressenti. Leurs représentations naviguent entre peurs, méconnaissance et mépris. « Elles me disent "le vélo, c'est dangereux. Et se blesser, cela occasionne des frais. En plus, on n'a pas de place pour stocker un vélo". On a ici une population paupérisée, précise Annick Debaize. Par ailleurs, il n'y a pas de cyclistes dans leur entourage. Et si c'est le cas, ce sont des garçons – à qui on apprend plus volontiers à rouler. » Peu d'incitants

donc, d'autant que le vélo est, à leurs yeux, « un truc de pauvres », pas très « in ». Une image que leur renvoient parfois leur culture d'origine « mais aussi les chaînes de Dubai et les clips de rap sur lesquels elles sont branchées ». Il y a donc quelques préjugés à démonter. D'autant que les avantages du vélo en termes de santé et d'environnement sont, eux, peu mentionnés par les élèves. « Par contre, côté positif, elles citent souvent le mot "liberté". »

Ces constats motivent Annick Debaize à monter un projet vélo dans le cadre de ses cours. Il deviendra rapidement un projet d'école.

Outil d'éducation multiple

Les objectifs des « Petites reines de Diderot » sont multiples. Le vélo y est « un outil d'éducation physique, d'éducation à la santé, de mobilité, de découverte du milieu (le quartier, la ville...), mais aussi d'émancipation sociale et féminine et d'éducation au développement durable », insiste Annick Debaize. Le projet démarre en 2019-2020, porté financièrement par des appels à projets de la Région bruxelloise (Semaine de la mobilité) et de la Ville (Initiatives Durables). Soit 5800 euros qui seront consacrés, en bonne partie, à l'achat de bicyclettes d'occasion – auprès de l'asbl Cyclo.

Grâce à trois animations données par l'asbl Pro Velo, en octobre, les adolescentes apprennent à rouler et à prendre leur place dans la circulation, tout en s'initiant au code de la route et à la lecture d'une carte vélo. « Ces trois sorties changent tout ! De "Madame, on ne va quand même pas faire du vélo !", on est passé à "On ne va pas arrêter de faire du vélo, n'est-ce pas ?" »

Reines du shopping... durable

De fait, l'enseignante prend le relais. Son cours d'éducation physique prend régulièrement la forme d'une sortie cycliste. Au fil de l'année, le rayon d'exploration urbaine s'agrandit. Les élèves gagnent en endurance et en assurance. « Elles apprennent à ne pas s'effacer face aux autres usagers et aux habitant-es du quartier. Elles découvrent d'autres cyclistes : des mamans avec enfant(s), des livreurs à vélo-cargo, des employé-es... Elles sont fières de rouler à vélo. » Au passage, elles visionnent le film saoudien « Wajda », dont la jeune héroïne rêve de s'acheter un vélo alors que celui-ci est réservé aux



Photo : Annick Debaize

es à la uxelles

ale et d'émancipation sociale et féminine.

hommes. La bicyclette comme symbole de liberté et d'autonomie... « *Je leur explique que le vélo peut être un moyen de transport utile pour se rendre à un job. Tout comme je les encourage à passer leur permis de conduire.* »

Le projet possède aussi une dimension environnementale. « *En balade à vélo (ou à pied), on s'intéresse au milieu, aux bâtiments, à la nature en ville, aux projets sociaux du quartier.* » Et puis les petites reines de Diderot deviennent « les reines du shopping... durable », le temps d'un parcours à la découverte des commerces et artisans du quartier qui proposent des produits équitables, bio, zéro déchet, de seconde main et/ou recyclés.

Lors de ces sorties, le cours d'éducation physique est, plus que jamais, axé sur « *l'apprentissage de la coopération, et non sur la valorisation de la performance.* »

Echappée belle

Inscrit dans le projet d'école – et « *bien accueilli par les parents* » –, le programme « Les petites reines de Diderot » a atteint sa vitesse de croisière. Il implique désormais toutes les élèves de l'école, de la 1^{re} à la 7^e. Il a été fortement ralenti par les mesures Covid en 2020-2021, mais devrait se remettre en selle dès septembre. En attendant, il a franchi une étape symbolique, fin mai, lorsque les élèves de 7^e ont été invitées à organiser et guider des sorties, dans le cadre du cours de philo et citoyenneté. L'une d'elles a opté non pas pour une visite de musée ou d'institution, mais pour une sortie vélo. L'écho de cette échappée belle, où ses élèves ont volé de leurs propres ailes, a ému Annick Debaize.

Pour autant, la route des « petites reines de Diderot » est encore semée de projets, confie-t-elle : obtenir des aménagements spécifiques, dont un parking vélo, mettre sur pied un atelier de réparation vélo, travailler en interdisciplinarité, imprimer des T-shirts aux couleurs du projet (la section infographie a créé un logo), organiser une sortie d'une journée (« *on pourrait aller au musée de Tervuren* ») et, pourquoi pas, proposer aux élèves de participer à un rassemblement de cyclistes « Masse critique » ou « Déchaînés ».

Sophie LEBRUN

expérience

Ensemble, pour aller à l'école à vélo

8h26 à Burdinne. Sasha, 11 ans, sort de chez lui et enfourche son vélo, vêtu de son gilet fluo et de son casque. Il participe au *vélobus*, un ramassage scolaire à vélo, lancé ce printemps par le groupe d'action locale (GAL) Burdinale Mehaigne. Objectif : faire prendre conscience aux élèves de primaire de Braives, Burdinne, Héron et Wanze que le vélo, plus qu'un loisir, peut devenir un bon moyen de transport pour effectuer leurs trajets domicile-école.

Après quelques coups de pédales sur sa route de campagne, Sasha rejoint le point de ralliement A. 8h31. Il y retrouve Pierre, un papa qui encadre le ramassage. Ils attendent quelques instants. Le battement de 5 minutes « académiques » est prévu dans le timing. Une fois que Benjamin et Noé sont là, le peloton reprend sa route. 8h33. Deuxième arrêt au point B. Aurélie, la deuxième accompagnatrice, les retrouve avec Marie et Alessia. Le groupe repart et rejoint la chaussée. Stop. Pour traverser, Aurélie sort son panneau signalétique et crée un couloir sécurisé. Puis, c'est reparti. Les cyclistes arrivent à l'école à 8h50, 10 minutes avant le début des cours, boostés par le bol d'air matinal.

Et ça donne envie aux copains et copines ! Le projet fonctionne si bien qu'il n'est pas toujours possible de suivre la demande. « *Même si de nombreux élèves s'inscrivent, il faut aussi des accompagnateurs parmi l'équipe éducative, les parents, le personnel communal... car le groupe doit être encadré par deux adultes pour garantir la sécurité des élèves* », signale Gaël Stordeur, chargé de mission au GAL Burdinale Mehaigne. En tant que coordinateur du *vélobus*, il doit organiser et planifier les trajets, allers et retours, selon les adresses et les disponibilités de chacun-e. Pour ce faire, il a d'ailleurs suivi une formation avec ProVelo¹.

Le GAL va aussi créer un outil pédagogique afin que les autres écoles de la région puissent mettre en place un ramassage scolaire à vélo, mais aussi pour que les enseignant-es puissent exploiter l'animation dans leurs cours. « *L'instituteur de néerlandais peut voir la théorie sur le vélo, on peut partir d'une enquête réalisée en français, calculer le temps à vélo par rapport à la voiture...* » L'occasion aussi de (re)voir les notions essentielles du code de la route.

Stéphanie GROFILS

Infos : www.galbm.be -
velo@pays-burdinale-mehaigne.be

¹ Voir www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus et brochure « *Le vélobus* » (voir Outils p.18)



Photo : Gaël Stordeur

Apaiser les abords de l'école



Certaines voiries deviennent des « rues scolaires », réservées aux piétons et cyclistes, aux moments d'afflux vers et hors de l'école. Exemple à Grâce-Hollogne.

Vêtu d'un gilet jaune, Christiane Laloux salue chaleureusement les piétons et les automobilistes circulant près de la rue Ernest Renan. « *Il faut être empathique et observateur pour sécuriser les abords d'une école* », indique cette surveillante habilitée, formée par la police de Grâce-Hollogne. L'école communale Georges Simenon est située à 180 mètres, au bout de la rue, dans un cul-de-sac. A 8h, Christine Laloux abaisse la barrière équipée de panneaux explicites : jusqu'à 8h40, la rue Renan est une « rue scolaire », donc interdite aux véhicules motorisés. Les riveraines, toutefois, peuvent sortir de la rue, « *et en cas de forte intempérie, on laisse passer les parents, d'autant qu'on abrite deux crèches* », précise le directeur, Serge Chatin. Même topo pour la rue Voltaire parallèle, où se trouvent les maternelles. A la sortie de l'école, l'après-midi, rebelote : les deux rues sont temporairement fermées aux autos.

« *On a gagné en sécurité*, témoigne une maman. *Avant, c'était un combat pour les piétons, avec des voitures sur les trottoirs, des manœuvres dangereuses devant l'école.* » C'est ce constat (« *une petite fille s'est fait renverser* ») qui a incité le directeur à envisager la mise en place de rues scolaires. Les voiries rencontraient les critères requis : routes locales, quartier résidentiel, possibilités de parking à proximité...

Sensibilisation et persévérance

Le dispositif est inscrit dans le code de la route depuis 2018, mais les premières rues scolaires sont apparues en Flandre dès 2012, à Bruxelles ensuite, portées par une mobilisation pour une meilleure qualité de l'air¹. Elles fleurissent en Wallonie depuis 2019². « *L'objectif est d'apaiser les abords des écoles afin que les enfants s'y rendent en sécurité, en favorisant les modes doux, actifs. Car la sensibilisation, la répression et les infrastructures ne suffisent pas toujours à résoudre les problèmes dus aux voitures* », explique Anne-Valérie De Barba, chargée de projets à la cellule Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière du SPW.

La création d'une rue scolaire nécessite la collaboration « *et une grande motivation* » de l'école et de la commune, dit-elle, le dispositif pouvant susciter « *beaucoup d'opposition, chez les riverains et les parents* ». « *Il bouscule les habitudes et les mentalités* », confirme Doris Davin, conseillère en mobilité à la commune de Grâce-Hollogne. Les avantages sont pourtant

nombreux, outre la sécurité accrue : moins de pollution, moins de bruit, plus de contacts sociaux, une meilleure perception spatiale de l'environnement quand on est piéton... Un travail de sensibilisation est donc nécessaire. Il requiert de la persévérance. « *A la réunion d'information, il n'y avait que 6 parents et 4 riverains* » se souvient Serge Chatin. Et quelques parents automobilistes peinent encore à changer de fâcheuses habitudes : rouler vite, se montrer agressif, stationner au plus près de l'école... quitte à mettre en danger les autres usagers. Comme ce papa qui s'arrête juste devant la barrière « rue scolaire », au beau milieu du carrefour – au lieu d'utiliser les dépose-minute situés à quelques mètres. Ou celui-là qui fait carrément fi du panneau d'interdiction et s'engage dans la rue, par l'espace libre entre le trottoir et la barrière. « *Il faudrait une présence régulière de la police* » réagit un piéton.

« On redécouvre le plaisir de marcher »

« *Nous, désormais, on marche un peu plus. On se lève plus tôt, mais on arrive plus détendu-es* » raconte une maman. La création de la rue scolaire a incité cette famille venant d'une autre commune à repenser son lieu de parking et à privilégier un itinéraire piéton un peu plus long mais plus vert, via un sentier : « *On redécouvre le plaisir de marcher.* » De leur côté, « *quelques familles résidant à trois rues de l'école ne viennent plus en voiture* », se réjouit Serge Chatin. De là à dire que tout le monde est ainsi prêt à changer sa (dé)marche, il y a un pas. « *Du côté néerlandophone, on considère qu'un parking "proche de l'école" peut se situer à 10 minutes à pied ; en Wallonie, c'est la moitié : 300 mètres* », note d'ailleurs Anne-Valérie De Barba. Elle ajoute que pour renforcer une rue scolaire, on peut y associer un rang piéton reliant le parking à l'école. Mais cela nécessite (encore) des moyens humains.

En attendant, à Grâce-Hollogne, la commune et l'école ont des projets pour dynamiser les rues scolaires, outre les animations d'éducation à la sécurité routière déjà suivies par les élèves : installer un parking vélo, valoriser les sentiers menant à l'établissement, proposer aux enfants de recenser les obstacles rencontrés par les piétons...

Sophie LEBRUN

¹ Lire *L'air fait la leçon*, SYMBIOSES n°119 – www.symbioses.be

² Voir Outils pp.18-19 : « Concevoir une rue scolaire » édité par le SPW. En Région bruxelloise, les écoles peuvent être accompagnées par GoodPlanet pour la mise en place d'une rue scolaire.

Bruxelles Ville 30

Expérimenter pour mieux comprendre

Photo: GoodPlanet

A Bruxelles, la vitesse est désormais limitée à 30 km/h sur la plupart des voiries¹. Pour intégrer les bienfaits de cette mesure, rien de tel que le ressenti, constate GoodPlanet. L'asbl propose aux familles, aux groupes de jeunes ou d'adultes, des tours guidés et ludiques « Expérimentez la Ville 30 ».

En ce dimanche de juin, Véronique Siquet, l'animatrice, emmène une poignée de participant-es dans les rues d'Ixelles et d'Etterbeek.

« Vous avez été renversé-e par une voiture qui roulait à 50 km/h, quelles sont vos chances de survie ? » C'est avec un quiz aux réponses parfois surprenantes que débute la balade guidée.

Le petit groupe va ensuite se planter sur le boulevard Général Jacques qui reste, comme quelques artères, une voirie limitée à 50 km/h. « À quelle vitesse roule telle ou telle voiture ? », « Quel niveau de bruit supporte-t-on au passage de cette moto ? », « Quelle est la qualité de l'air que l'on y respire ? » Observer, ressentir... Ce sont les sensations sur le terrain qui priment.

Ressentir, mesurer, intégrer

La différence entre une artère limitée à 50 km/h et une voirie à 30 est sans appel. On y roule moins vite bien sûr. La rue est aussi moins bruyante. On s'y sent moins oppressé-e, plus en sécurité, plus zen... Mieux en somme.

Place ensuite aux outils scientifiques. Revêtu-es d'un tablier de chercheur – les gosses adorent et... les grands aussi ! – les participant-es prennent les mesures à l'aide d'un pistolet à vitesse, d'un sonomètre... De quoi voir ses sensations transposées en valeurs chiffrées, bien concrètes, et constater les différences entre les deux zones.

Ces animations ciblent essentiellement les personnes qui ne sont pas encore totalement convaincues par les bénéfices d'une « ville 30 ». « C'est super de faire l'expérience par nous-même », explique Judith qui a participé à l'animation avec sa fille de 9 ans. « On apprend des choses frappantes, donc on les retient facilement. Ça nous a permis, à ma fille et moi, de faire la différence entre les données subjectives et objectives mais aussi de comprendre l'intérêt de limiter l'utilisation de la voiture et pourquoi cette mesure a été prise. » L'objectif est donc atteint.

Stéphanie GROFILS

Infos et inscriptions :
www.goodplanet.be/fr/experimentez-la-ville-30

¹ Voir : <https://ville30.brussels/pourquoi>

MOBI GAME

Le défi mobilité passe en secondaire

Il y avait déjà « Emile, le serpent mobile » pour les élèves du primaire. À présent, l'asbl Empreintes organise le « Mobigame », adapté au secondaire : un défi sous forme de « battle » impliquant les enseignant-es et les élèves. Pour remporter le challenge, il faut réduire le plus possible, sur les deux semaines de défi, l'empreinte carbone cumulée des trajets domicile-école de son équipe (1^{er}-2^e, 3^e-4^e, 5^e-6^e, personnel éducatif).

« C'est une manière ludique de tester les alternatives plus durables à la voiture et de rendre leur place à la marche, au vélo, au co-voiturage ou aux transports en commun, plus agréables », explique Julien Bauwens, chargé de projet chez Empreintes.

L'objectif là-dedans est d'encourager les jeunes, leurs parents et les enseignant-es à emprunter au maximum les modes de transports actifs pour se rendre à l'école et à limiter l'usage individuel de la voiture. « C'est aussi une gestion plus facile des trajets "domicile-école/travail" », ajoute l'animateur.

Au début du défi, un score équivalent à l'empreinte carbone est attribué à chaque équipe, selon les moyens de transport empruntés par kilomètre. Pour éviter de désavantager les équipes dont les participant-es viennent de plus loin mais aussi celles et ceux qui privilégient déjà des modes de transport doux, le calcul final tient compte du degré de progression par rapport à la situation de départ de l'équipe. « Comme ça, ce sont les équipes qui font le plus bel effort qui sont valorisées. Cela permet également de maintenir le suspense tout au long du challenge, puisqu'une équipe peut toujours se rattraper », explique Julien.

Quant au podium, il revient à chaque école de l'organiser comme elle le souhaite et d'exploiter le défi et ses résultats dans les cours. « Les profs de mathématiques ont de quoi s'amuser ! » rigole Julien...

Grâce au soutien de la Wallonie, ce défi est proposé gratuitement à 5 écoles de l'enseignement secondaire par an (voir aussi Appels à projets, pp. 4-5)!

Stéphanie GROFILS

Infos : www.empreintes.be/mobilite



(Re)découvrir les alternatives à la voiture dans nos campagnes

La mobilité durable est un défi du quotidien en milieu rural. Pour répondre aux besoins des particuliers et collectifs, l'asbl Mobilesem multiplie les initiatives. De quoi faire bouger le territoire rural de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

« Ça

fait un drôle de bruit quand la roue tourne. Mais...il y a de la terre collée dans le garde-boue ?! », s'exclame Frédéric Baland, responsable

vélo chez Mobilesem, association active sur le territoire rural de l'Entre-Sambre-et-Meuse¹, en inspectant le vélo. « Ça, ça doit être ma fille. Elle le prend, elle ne dit rien, elle ne nettoie pas... Puis quand je veux l'utiliser, elle me dit qu'il est foutu », rouspète Isabelle avec humour.

Cette habitante de Doische est venue confier sa bicyclette au Repair Café vélo, organisé pour la première fois dans sa commune par l'asbl, via le Plan de cohésion sociale. « Je vis depuis peu sur le halage et il fait beau, donc je veux pouvoir aller au boulot à vélo. Je l'ai ressorti mais il n'était plus en état, explique-t-elle. Puis, ici, il y a un côté sympa : ils le réparent devant moi, ils m'expliquent tout et donnent des conseils. Et ce qui est super, c'est qu'ils sont disponibles en dehors des horaires de bureau et qu'ils viennent à nous ! »

Aller à la rencontre des personnes vivant en zone rurale, pour lesquelles il est parfois difficile de se déplacer, c'est là l'atout de Mobilesem et de son nouveau projet pilote MOBIL'actifs, subsidié par la Région wallonne. « C'est nous qui nous rendons mobiles afin de mieux promouvoir les modes de transports durables et actifs, comme le vélo et la marche », résume Frédéric Baland.

Grâce à sa camionnette, l'équipe amène sa flotte de véhicules alternatifs à la voiture (vélos électriques, pliables, cargo, trottinettes) à des événements et les propose en test. « Montrer que ces moyens de déplacement existent, qu'ils sont accessibles, pratiques et sûrs, c'est ce qui fait que les gens reprennent goût au vélo de manière pérenne, précise Frédéric Baland. Et là, ils comprennent que c'est bon pour l'environnement mais aussi pour le portefeuille. » Car peu de personnes savent qu'il existe un défraiement vélo pour se rendre au tra-

vail (0,25€/km) ou qu'enfourcher son deux-roues permet d'économiser 5€ par 10 km – par rapport à un trajet en voiture... Ce qui fait une belle somme en fin d'année !

Une mobilité rurale compliquée

Sur la route glissant au milieu des champs jusqu'à Philippeville, où est située l'association, on ne croise que des voitures. Seul un bus semble s'être égaré dans la campagne. Et pas l'ombre d'un vélo...

En zone rurale, la majorité des usager-es utilisent la voiture quotidiennement pour se déplacer (*voir infographie ci-dessous*). En cause : la difficulté (ou parfois l'impossibilité) d'accéder en transports en commun aux lieux de destination ou, au retour, à leur domicile, ainsi que la méconnaissance d'alternatives à la voiture.² Et lorsque des lignes de bus existent, les passages ne sont pas fréquents et ne permettent pas de flexibilité horaire. Les trajets sont donc plus complexes à organiser, plus longs aussi.

Les habitant-es, parfois découragé-es d'emblée, optent alors pour la voiture, par facilité. « Ils ou elles n'ont pas toujours les réflexes ou les moyens de privilégier les transports en commun, les différentes options de mobilité active ou de combiner les uns et les autres », explique Frédéric Baland.

C'est pourquoi l'association, installée dans le bâtiment de la petite gare – tout un symbole – propose aux citoyen-nes de ce large territoire situé au sud de Charleroi de réfléchir à leur mobilité, les aide à trouver des alternatives et promeut tous les modes de déplacement « actifs ».

Une réponse multimodale aux besoins de mobilité

Pour répondre à ces difficultés typiques de nos campagnes, l'asbl organise des ateliers vélo, pour s'essayer à la mécanique ou apprendre à rouler à vélo, de la formation au coaching *Je pédale pour ma forme...* Elle organise également des ani-

mations dans les écoles : des rangs piétons (pédibus), des rangs d'élèves à vélo (vélobus), du covoiturage, et met à disposition une mallette d'outils pédagogiques. On ne voit pas encore un boum des vélos sur les routes de campagne de cette région, mais les retours sont encourageants. « *Les personnes qui ne roulaient pas du tout et qui ont suivi une formation pour se remettre en selle maîtrisent le vélo après 24 heures*, constate Frédéric Baland, le spécialiste vélo de Mobilesem. *Elles ont intégré les bienfaits sur elles-mêmes, leur santé, leur qualité de vie, mais aussi sur leurs économies. Ça les fait réfléchir et ça percute.* »

Mobilesem agit enfin sur l'offre de transport : « *On travaille toujours avec un objectif en tête : développer l'offre multimodale pour répondre à la demande d'une meilleure mobilité dans cette région rurale* », précise Michel Meuter, coordinateur de projets au sein de cette Agence Mobilité. Cet été, l'asbl est d'ailleurs à l'origine des navettes Mobilacs, entre la gare de Walcourt et les Lacs de l'Eau d'Heure.

Une positive attitude sur mesure

Un rendez-vous chez le coiffeur ? Ou pour une vaccination contre le Covid ? Un entretien d'embauche ? Face à la difficulté de trouver des alternatives à la voiture, les particuliers peuvent également faire appel à Mobilesem pour des conseils d'itinéraires. Toute personne peut contacter le numéro d'appel gratuit 0800 15 230 pour un déplacement spécifique. Les conseillères connaissent tous les opérateurs de transport des communes de l'Entre-Sambre-et-Meuse. « *On détermine le profil de la personne, ses besoins et on trouve le trajet multimodal le mieux adapté, en privilégiant les transports collectifs*, explique Louise Guillery, responsable du call center. *Notre leitmotiv, c'est la positive attitude ! On trouve*

une solution dans 95% des cas, et en tout dernier recours, on lui réserve un taxi. »

Face à la demande, l'association grandit. L'équipe est de plus en plus sollicitée par les particuliers mais aussi par des partenaires (des administrations communales, des maisons de jeunes et des entreprises) pour des animations, des formations ou de l'accompagnement dans le montage de projets mobilité.

Le champ d'action de Mobilesem touche désormais 17 communes¹ situées entre Charleroi et la frontière française. Elle comprend également la ville de Charleroi, ce qui permet à l'association de développer aussi son expertise en milieu urbain.

L'asbl, qui reste axée sur la transition en milieu rural, est en constante expérimentation de solutions de mobilité innovantes. « *On réajuste sans arrêt notre méthode et notre offre pour ne pas se laisser dépasser et proposer des nouveautés adaptées aux publics et à leurs situations*, souligne Michel Meuter. *Par nos actions, on veut aussi travailler sur les mentalités et l'évolution des comportements, mais ça prend du temps...* » La route est donc encore longue. Mais les moyens d'arriver à destination sont nombreux et variés.

Stéphanie GROFILS

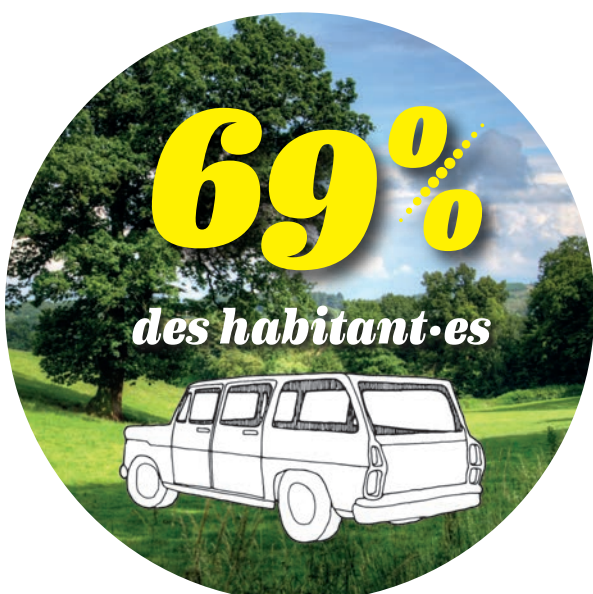
Infos : www.mobilesem.be – 0800 15 230 (gratuit)

¹ MOBILESEM - pour « Mobile Entre-Sambre-et-Meuse » - couvre 17 communes dont Beaumont, Chimay, Couvin, Doische, Florennes, Froidchapelle, Gerpinnes, Philippeville, Momignies, Viroinval et Walcourt.

² D'après l'enquête Mobwal de l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (Iweps) sur la mobilité : www.iweps.be/wp-content/uploads/2020/12/RS5_MOBWAL.pdf

L'usage quotidien de la voiture en Wallonie

Zone rurale



Zone urbaine



Source : enquête Mobiwal 2017 (Iweps)

* Pédagogique

Move !

Le Réseau IDée a sélectionné les meilleurs outils pédagogiques en ligne pour sensibiliser enfants (5-12 ans) et jeunes (12-18 ans) à la mobilité durable, et les a regroupés dans **deux malles virtuelles**. Déclinées en thématiques, elles proposent des outils pour les profs (fiches pédagogiques, jeux éducatifs...), pour les élèves (vidéos, BD, articles...), et des informations pour aller plus loin sur la thématique. En complément, une **valise** regroupant des albums, jeux et autres outils pédagogiques pour les 5-12 ans sera empruntable dès cet automne.

Ed. Réseau IDée (02 286 96 70), 2020-2021.
En ligne sur www.reseau-idee.org/mobilite-durable

Faut pas pousser... ça roule tout seul !

Transporter des objets, se déplacer : ces activités ont, de tous temps, concerné les humains ! Ce dossier à destination du fondamental en offre une approche scientifique, en expérimentant des notions de physique (forces, déplacement...), mais aussi historique, via des visites d'artisans ou de sites reliant passé et futur. Une approche concrète et proche du vécu !

Ed. Hypothèse, 62p., 2011. Gratuit ou téléch. sur www.hypothese.be >Outils didactiques >Brochures thématiques & >Fiches d'activités pour les compléments.

Sur la route de l'école

Ce dossier propose des activités pour sensibiliser les 6-10 ans à l'écomobilité et les préparer à l'autonomie : découverte des lieux emblématiques et des points noirs le long du trajet vers l'école ; débat sur des questions de mobilité ; mobilisation pour sensibiliser l'école ; défi pour explorer d'autres modes de déplacement.

Ed. Minus & Métropole européenne de Lille (www.lillemetropole.fr), 64p., 2020. Téléch. sur <https://bit.ly/3gp3vxa>

Le guide pédagogique de la mobilité durable

Ce dossier permet d'aborder de nombreuses facettes de la mobilité avec les 12-15 ans : modes de déplacement, bruit, qualité de l'air, aménagement du territoire, climat... Des fiches thématiques permettent de structurer le travail, en introduisant les 10

thèmes, et en orientant ensuite vers une sélection d'activités, expériences ou jeux.

Ed. France Nature Environnement (www.fne.asso.fr), 147p., 2018. Téléch. sur <https://bit.ly/3vdQkoh>

Dossier pédagogique Mobilité

Ce dossier propose des activités clé sur porte qui visent à développer l'esprit critique des élèves sur la mobilité durable, les divers modes de transport et la multimodalité avec la volonté de ne pas stigmatiser les automobilistes. Analyse de documents, débat, création d'une campagne de pub, enquête permettent aux 12-14 ans d'aborder les enjeux concernés : santé, environnement, convivialité, autonomie, citoyenneté.

Empreintes, éd. SPW Mobilité, 156p., 2013. Téléch. sur <http://mobilite.wallonie.be> >Outils >Outils pédagogique

La mobilité durable

Ce guide pédagogique propose 26 fiches d'activités pour les 5-18 ans, abordant chacune l'une des nombreuses facettes de la mobilité : effet de serre, urbanisme, modes doux..., mais aussi des thèmes moins courants comme les corridors biologiques, la publicité, une lecture sensible du paysage, ou encore mobilité et handicap.

Ed. Alterre Bourgogne-Franche-Comté, 2010. Téléch. sur www.alterrebourgognefranchecomte.org >Ressources >Guides pédagogiques

Mobil'anim

Être mobile, c'est se déplacer physiquement mais aussi virtuellement... ou en s'imaginant ailleurs ! Élargir le champ des représentations sur la mobilité permet de contrer les inégalités sociales et l'exclusion engendrées par l'impératif de mobilité de notre société. C'est ce que propose cette animation, qui amène les participant-es à porter un regard positif sur leur propre mobilité et à déterminer les leviers sur lesquels agir pour augmenter leur capacité à être mobiles.

Ed. Cultures&Santé, 24p., 2010. Téléch. sur www.cultures-sante.be >Nos outils >recherche

Mémo & Loto

Ces versions de deux jeux classiques permettront d'aborder les déplacements avec les plus jeunes. **Le découvreur** est un jeu de loto pour découvrir **les véhicules écologiques** avec les 3-5 ans, du tram au vélo en passant par le train ou... le chameau. Avec le mémo **Comment on bouge ?**, ce sont 30 véhicules que les 5-12 ans devront réunir ! De nombreuses exploitations pourront être inventées, selon l'âge des enfants, du simple appariement au classement des véhicules selon divers critères ! Ed. FK (www.jeuxfk.com), 2007 & 2011. 16,90€ & 15,50€

Optimove

Disponible en deux versions (8-12 ans et ados/adultes), ce jeu de plateau coopératif encourage à se déplacer autrement. Il aborde la question de la responsabilité collective en matière de mobilité et sensibilise à l'impact des choix de mode de transport et d'itinéraire sur l'environnement, la sécurité routière, la santé, l'aménagement du territoire. Utilisables dans divers contextes, scolaires ou non.

Empreintes, éd. SPW, Bruxelles-Mobilité & Vias, 2013. Empruntable dans divers lieux (infos: 081 390 660 - outiltheque@empreintes.be)

Pédibus : A pied, à l'école !

Se rendre à l'école en rang piéton, rien de plus facile grâce à ce guide de démarrage, très complet. Toutes les étapes sont abordées – identification des acteurs, état des lieux, promotion, mise en route, formation, lancement et pérennisation du projet – et les documents utiles (courriers, charte, planning, affiches...) fournis. Pour démarrer pas à pas.

Empreintes & Tous à Pied, éd. SPW, 44p., 2020. Téléch. sur <http://mobilite.wallonie.be> >Je suis Un établissement scolaire >EMSR >Pédibus

Le vélobus

Vous souhaitez lancer un ramassage scolaire à vélo ? Ce guide détaille les étapes de mise en route du processus, assorties de repères, conseils et bons réflexes pour réussir votre projet.

Ed. Pro Velo, 2014. Téléch. sur www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus



Eduquer à la mobilité durable



* Jeunesse

Les transports à très petits pas

Cet ouvrage s'adressant aux 6-10 ans aborde de façon simplifiée l'histoire et le fonctionnement des différents modes de transports, ainsi que les pollutions engendrées et les alternatives. On trouvera dans de nombreuses bibliothèques la version « à petits pas » (hélas épuisée) qui aborde les mêmes questions de façon plus détaillée pour les 8-12 ans.

V. Corgibet & J.-C. Mazure, éd. Actes Sud junior, 35p., 2016. 6,80€

Ecoleduclimat.be

Destiné à sensibiliser les jeunes aux changements climatiques, ce double site – **Les gardiens du climat** (10-14 ans) et **Climate challenge** (14-18 ans) – aborde évidemment le thème du **transport** ! Directement utilisables par les ados, ces sites fournissent données chiffrées, enjeux et alternatives présentés de façon claire et ludique, le tout complété par des quiz, expériences, vidéos, et des outils d'exploitation pour le prof.

Ed. WWF-Belgique, 2019 -
<https://ecoleduclimat.be>

Mission vélo

Ce livret invite les cyclistes en herbe, dès 8 ans, à se transformer en cyclistes citoyens. Au sommaire : chiffres et faits utiles, conseils pratiques et de sécurité, schémas pour bien connaître son vélo et l'entretenir, le réparer et

même le customiser, complété de quelques jeux et BD. Pour les plus jeunes (3-6 ans), **Le vélo** (éd. Milan, coll. Mes p'tits doc) aborde toutes les facettes de la bicyclette : modèle adapté à l'âge, protection et sécurité routière, histoire du vélo, vélo dans le monde, courses cyclistes, voyage à vélo...

L. Vallon & N. Miles, éd. Rue de l'échiquier, 39p., 2018. 8€

Le loup qui ne voulait plus marcher

Loup en a assez de marcher ! Il doit bien y avoir un moyen plus rigolo de se déplacer, comme le vélo, le ski ou la moto ! Mais Loup va vite comprendre qu'il est parfois difficile de trouver chaussure à son pied... Cet album passe en revue avec humour les différents moyens de transport – réels et imaginaires – tout en mettant en avant la marche. Dès 3 ans.

O. Lallemand & E. Thuillier, éd. Auzou, 32p., 2012. 5,95€

Alfonsina, reine du vélo

Cet album aux couleurs franches et flamboyantes raconte, à la première personne, l'histoire vraie d'Alfonsina Strada, petite Italienne qui ne rêve que de vélo et devient cycliste à une époque – les années '20 – où les femmes sont exclues de bon nombre de compétitions sportives. Ou le vélo comme outil d'émancipation et de liberté ! Dès 4 ans.

J. Negrescolor, éd. Gallimard jeunesse, 48p., 2021. 15,90€

Ligne 135

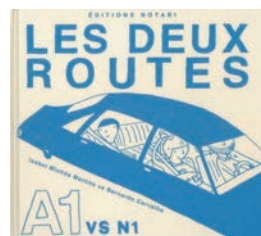
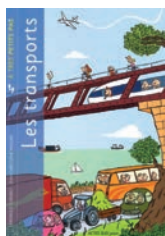
Dans cet album délicat, les illustrations tout en largeur fourmillent de détails, et les paysages finement dessinés en noir et blanc sont traversés par un train coloré transportant une petite fille partie rendre visite à sa grand-mère. Les vues se succèdent depuis la ville, en passant par les faubourgs, la campagne, des paysages imaginaires... jusqu'au village de destination. Un joli album très riche, qui permettra d'aborder la mobilité, son lien au temps et à la vitesse, le rapport ville / campagne... Dès 3 ans.

G. Zullo-Albertine, éd. La Joie de lire, 40p., 2012. 18€

Les deux routes

Voyager en voiture est un acte quotidien pour beaucoup d'enfants. Mais comment le perçoivent-ils ? Dans ce livre à double entrée selon le sens de l'ouvrage, on suit, au travers du regard des enfants, le même trajet d'une voiture par l'autoroute – rapide, monotone – ou par l'ancienne route – sinueuse et lente, mais pleine de surprises. On pourra lire une histoire puis l'autre, ou les parcourir en parallèle et comparer la perception des trajets, les avantages et inconvénients de chacun, évoquer ceux entre la maison et l'école... Dès 3 ans.

I. Minhôs Martins & B. Carvalho, éd. Notari, 2012. 13€



* infos

Concevoir une rue scolaire

Ce dossier présente cet outil de sécurisation des abords d'écoles qu'est la rue scolaire, les critères de faisabilité, les différentes étapes pour la mettre en œuvre et des exemples de bonnes pratiques. Les dossiers trimestriels de la **CeMathèque** abordent la mobilité sous de nombreux aspects. Pointons aussi **Mobilité scolaire : quoi de neuf ?** (N°48, 2019), **Jeunes et mobilité** (N°31, 2011) ou encore **Déplacements en milieu rural** (N°32, 211)...

ICEDD, La CeMathèque N°51, éd. SPW, 39p., 2020. Gratuit (reseau-cem@spw.wallonie.be) ou téléch. sur <http://mobilite.wallonie.be>
>Centre de documentation >CeMathèque

Mieux se déplacer à Bruxelles

Cette brochure décrit les enjeux de la mobilité urbaine et propose « des idées simples qui donnent envie de bouger », depuis les premiers pas en prenant de nouvelles habitudes à pied, à vélo ou en transports en commun, jusqu'aux plus grands engagements en se passant de voiture.

Ed. Bruxelles Environnement, 26p., 2019. Gratuit (02 775 75 75) ou téléch. sur www.environnement.brussels >Thème : Mobilité >Mes déplacements





Réseau IDée

Plusieurs associations d'éducation à l'environnement (ErE) abordent des thématiques liées à la mobilité (animations, outils pédagogiques). Le Réseau IDée vous oriente de manière personnalisée vers ces acteurs et activités. Par ailleurs, il propose deux compilations en ligne d'outils pédagogiques d'éducation à la mobilité durable, baptisées *MOVE !* (voir *Outils pédagogiques*, pp.18-19).

02 286 95 70 - www.reseau-idee.be

GoodPlanet Belgium

Entre autres actions d'ErE, GoodPlanet propose divers projets et animations portant sur la mobilité et la sécurité routière, surtout en Région bruxelloise : accompagnement dans la création d'une rue scolaire ou d'un plan de déplacements scolaires, *Brevet du piéton* (aussi en Wallonie pour les 1^{er} primaires), *Street Motion* (défis sur la mobilité durable avec une appli web)... Des activités concernent aussi le public non scolaire : promenade guidée *Expérimentez la Ville 30* (lire p.15), jeu *Agile Mobility Challenge*...

02 893 08 08 - www.goodplanet.be

Tous à Pied

L'asbl Tous à Pied (lire pp.10-11) valorise et défend les piétons, la marche et les sentiers publics, et ce sur trois plans : sensibilisation, accompagnement et expertise. Parmi ses projets développés dans les écoles (primaires), citons *Le Code du P'tit Piéton*, *Chemins au naturel* (adopter un chemin et y favoriser la biodiversité) et *Chemins des écoliers*. Et, côté outils, le défi *Marche tes 5 minutes* (primaire et secondaire) et le *Jeu du Piéton*. L'association accompagne également les communes et leur propose de nombreux services et actions.

081 390 812 - www.tousapied.be

Coren

Coren propose aux écoles la mise en place de stratégies, d'outils et d'actions en faveur du développement durable, en Wallonie et à Bruxelles. Les projets et labels participatifs *Ecole Durable* et *Eco-Schools* encouragent les écoles à agir concrètement sur des enjeux environnementaux et citoyens, par exemple en matière de mobilité. Par ailleurs, l'association propose aux écoles bruxelloises l'animation *Piéton en action* (primaire), le projet *Mov'in the city* (secondaire, lire p.9), la mise en place de plans de déplacements scolaires et divers outils.

02 640 53 23 - www.coren.be

Empreintes

L'asbl Empreintes - CRIE de Namur veut renforcer la capacité des jeunes et des adultes à devenir davantage acteurs de leur(s) environnement(s). La mobilité est l'une de ses thématiques phares : appels à projets scolaires (et gratuits) *Emile, le serpent mobile* (primaire) et *Mobigame* (secondaire), diagnostic EMSR. Elle propose également des animations à la carte : pour découvrir leur jeu *Optimove*, expérimenter un parcours urbain multimodal, ou se représenter les déplacements de chacun-e à l'aide d'une carte et de fils...

081 390 660 - www.empreintes.be/mobilite

Mobilesem

Mobilesem est spécialisée en matière de mobilité sur le territoire rural de l'Entre-Sambre-et-Meuse et sur la métropole urbaine de Charleroi. L'association propose des ateliers vélos, des formations, du coaching et des animations dans les écoles (pédibus, rangs à vélo...), un call-center gratuit pour trouver des solutions de déplacement, etc. (lire p.16)

0800 15 230 - www.mobilesem.be

À bicyclette

Pro Velo

Acteur incontournable du vélo, l'asbl Pro Velo soutient les cyclistes « *actuel·les et potentiel·les* » (citoyen·nes, écoles, entreprises, services publics...) via ses sept implantations et de multiples actions. Celles-ci vont de l'enseignement de la conduite à vélo à la réalisation d'enquêtes et d'études, en passant par la mise en location/vente/réparation de matériel, la formation d'accompagnateurs et accompagnatrices vélo, l'organisation d'événements, ou encore des outils, animations et projets : *Brevet du cycliste* (5^e et 6^e primaires), mise en place d'un vélobus scolaire, *Cairgo Bike* et *Vélo XXL* (vélo-cargo, pour les familles), formations à la mécanique (tout public)...

02 502 73 55 - www.provelo.org

Gracq

Association citoyenne composée à 99% de bénévoles et s'appuyant sur 68 groupes locaux, le Gracq (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) représente et défend les intérêts des cyclistes en Belgique francophone. Il propose des formations (*A vélo dans le*

trafic, Aménagements cyclables, Lancer son groupe local...), des fiches aménagements et de multiples conseils.

02 502 61 30 - www.gracq.org

Ateliers vélo

De nombreux acteurs proposent des ateliers pour (apprendre à) entretenir et réparer son vélo. A Bruxelles, citons, entre autres, l'entreprise d'économie sociale **CYCLO** et ses sept ateliers situés dans les gares et d'autres lieux stratégiques bruxellois et qui vend aussi des vélos d'occasion, informe les cyclistes... **Les Ateliers de la rue Voot** proposent des ateliers d'apprentissage de la mécanique vélo dans plusieurs communes bruxelloises, mais aussi divers projets pilotes : *un vélo pour 10 ans, No Bike to Waste*... Côté wallon, on pointera par exemple **Pro Velo** qui forme aux bases de la mécanique vélo à Namur, Ottignies et Gembloux.

www.cyclo.org - www.voot.be - www.provelo.org

Infos et conseils

écoconso

L'asbl écoconso encourage les comportements respectueux de l'environnement et de la santé. Son site est une mine d'infos pratiques : Quels sites utiliser pour faire du covoiturage ou de l'autostop ? Quelle voiture pour moins polluer ? Comparatif sur la micromobilité (trottinettes, monoroues...) ou sur les vélos électriques, etc. L'asbl propose aussi des animations-conférences sur la mobilité durable.

081 730 730 - www.ecoconso.be

Mpact

Mpact (anciennement *Taxistop*) a mis en place de nombreux programmes pour faciliter le covoiturage (carpool.be), le carsharing (cambio.be), le partage d'un véhicule entre voisins/amis (cozywheels.be), ou l'analyse de ses trajets multimodaux (www.mobicalendar.be).

02 227 93 01 - www.mpact.be

Inter-Environnement Wallonie

La fédération d'associations IEW développe un plaidoyer et une expertise environnementale, notamment en matière de mobilité durable. Elle publie sur son site de nombreuses analyses et peut intervenir pour des conférences, des formations. Elle mobilise aussi les citoyen·nes à travers divers projets : integrato.be (pour un renouveau des transports publics), lisacar.eu (visant à limiter la masse, la puissance et la vitesse de pointe des voitures) et autoff.be (couper son moteur).

081 390 750 - www.iew.be

Inter-Environnement Bruxelles

IEB est une association fédérant des habitant·es de la région bruxelloise actifs sur des questions urbaines, écologiques et sociales. Ancrée dans les principes de l'éducation permanente, elle représente une force collective de réflexion, d'information, d'expérimentation, de proposition et de contestation, notamment en matière de mobilité.

02 801 14 80 - www.ieb.be

Walk

Inaugurée en juin (*lire pp.10-11*), cette asbl (Walk.Brussels) et plateforme (Walk) rassemble les acteurs et citoyens de la Région bruxelloise qui défendent la marche à pied, utilitaire et de loisir. Elle représente officiellement les piéton·nes, centralise les informations et conseils sur la marche, et coordonne des événements tels le *Slow Ways Weekend* (*voir agenda p.24*), petit frère de la Semaine des Sentiers organisée par Tous à Pied en Wallonie.

0483 04 69 50 - www.walk.brussels

Accessibilité des PMR

Les bureaux **Atingo** et **Plain-Pied** sont spécialisés dans l'accessibilité pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite (PMR), au niveau des voiries et espaces extérieurs, des transports, des bâtiments et des événements. Ils offrent tous deux conseils, accompagnement, formations et publications pratiques, et travaillent notamment sur les cheminements piétons, en Régions wallonne et bruxelloise (et également en Flandre concernant Plain-Pied).

081 24 19 37 - www.atingo.be

081 39 06 36 - www.plain-pied.com

Garance

L'asbl féministe Garance, qui lutte contre les violences de tous ordres basées sur le genre, s'intéresse, entre autres, à la façon dont les femmes appréhendent et vivent l'espace public, et à la manière de le rendre plus sécurisant et accueillant. Garance propose des marches exploratoires, des formations d'autodéfense, ou encore des publications (*p.ex. la brochure Espace public, genre et insécurité* ou le rapport *Namur au fil des marches exploratoires*).

02 216 61 16 - www.garance.be

VIAS

Anciennement appelé IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière), VIAS mène des recherches et réalise de nombreuses campagnes de sensibilisation et d'éducation pour améliorer la sécurité routière et la mobilité. Sa cellule mobilité accompagne les organisations qui souhaitent comprendre les habitudes de déplacement de leur personnel et assurer une transition vers une mobilité plus durable.

02 244 15 11 - www.mobilityvias.be

Administrations

Bruxelles Mobilité

Le service public régional Bruxelles Mobilité propose de nombreuses actions destinées aux écoles : prédiagnostic mobilité scolaire, plan de déplacements scolaires, soutien matériel et financier (animations, projets...), etc. Son site regorge d'informations. On peut notamment y naviguer dans les publications et données de l'*Observatoire de la mobilité*, ou consulter les cartes interactive et indicateurs du site *Data Mobility Brussels*.

0800 94 001 - www.mobilite-mobiliteit.brussels/fr

SPW Mobilité

Sur le portail de la mobilité en Région wallonne, le volet EMSR (Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière) regroupe des informations visant le monde de l'éducation : animations et outils pédagogiques, formation (d'un ou deux jours) pour devenir référent EMSR, etc. A découvrir aussi : le réseau des Conseillers en mobilité (CeM) et ses publications, notamment les dossiers thématiques *La CeMathèque*, concrets et bien documentés.

www.mobilite.wallonie.be >Je suis >Un établissement scolaire & Centre de documentation >CeMathèque

Mais encore...

Pour consulter des chiffres et enquêtes sur la mobilité des Belges, on visitera aussi le site du **Service public fédéral Mobilité et Transports**. Et, pour des informations sur la mobilité à l'échelle locale (notamment un Plan communal de mobilité), les **administrations communales**.

www.mobilite.belgium.be >Mobilité et Multimodalité >Mobilité en chiffres

Semaine de la mobilité

Chaque année **du 16 au 22 septembre**, la Semaine de la Mobilité propose au public de se mobiliser un peu partout en Belgique (et plus largement en Europe) pour tester des alternatives à la voiture particulière. De nombreuses actions locales sont mises en place dans les écoles, les quartiers, les entreprises. C'est aussi le moment du « Dimanche sans voiture ».

Bruxelles : semainedelamobilite.brussels

Wallonie : semaine.mobilite.wallonie.be

* jeunesse

Les géants tombent en silence

Dans ce très bel album grand format, un arbre raconte avec tendresse les moments importants de sa vie, au fil des saisons, depuis sa plantation dans un petit parc urbain... On voit à quel point il constitue un abri pour les enfants, les oiseaux, un sans-abri, des amoureux, les fêtes de quartier, le marché hebdomadaire... Jusqu'à ces nouveaux travaux : va-t-on agrandir le parc ? Ajouter un toboggan ?, se demande l'ancêtre, inconscient de sa fin proche pour faire place à de nouveaux immeubles. Malgré ce triste épilogue si courant dans nos cités, cet album est une ode enthousiaste à la nature en ville et en particulier au rôle qu'y jouent les arbres. Dès 5 ans. **S.H.**

Barroux, éd. Seuil jeunesse, 40p., 2021. 15€

La révolte de Sable

Une renarde sensible s'inquiète pour le devenir du monde, de la Terre. Devenue mutique et en colère, elle décide de quitter la forêt et d'aller en ville, chez les humains, pour leur crier sa rage. Fable environnementale touchante qui nous invite à découvrir, de manière sous-jacente, la lutte de Greta Thunberg. Un livre jeunesse où l'on ressent une certaine force et en même temps de la tendresse, et qui ne nous laisse pas insensible. Dès 7 ans. **D.W.**

T. Scotto & M. Barbey, éd. du Pourquoi pas?, 27p., 2021. 12€

Mission permaculture

Enfin un petit livre qui nous parle, simplement et en nos mots, de ce qu'est la permaculture ! Souvent mis à toutes les sauces, ce terme inventé au départ pour trouver des solutions

en agriculture s'est élargi à trois grands principes : prendre soin de la terre et de la nature, prendre soin de l'humain et partager équitablement les ressources. Dans ce livret, tout cela est appliqué dans des activités du quotidien telles que notre alimentation, notre production, notre habillement, notre communication... Une manière claire et simplifiée de parler de permaculture à nos enfants ou à nos élèves. Dès 10 ans. **D.W.**

Guizou & C. Le Gal, éd. Rue de l'Echiquier jeunesse, 40p., 2021. 8€

Décodons les signes de la nature

A la frontière entre guide de survie nature et sensibilisation à l'environnement, ce manuel destiné aux apprenti-es aventurier-es de 8 à 12 ans permet de découvrir, comprendre et apprendre à observer la nature et ses indices pour s'orienter, connaître l'heure, prédire la météo, trouver de l'eau, reconnaître les arbres, les plantes indicatrices ou encore les empreintes animales. Un guide très complet, rempli d'astuces pour se balader les yeux grand ouverts. Prêt pour une micro-aventure en autonomie ? **N.S.**

A. Cambe & L. Koelsch, éd. Vagnon jeunesse, 96p., 2021. 12,95€

L'atlas du changement climatique

Le découpage de cet Atlas en thèmes (le climat mondial, les causes du changement, ses effets, comment agir) et ses grandes infographies permettent de bien appréhender les différentes facettes de la problématique et d'y puiser aisément des infos pertinentes pour un cours ou un exposé (plutôt pour la fin du secondaire). Notons aussi que la partie « Agir contre le changement climatique » donne plusieurs

exemples concrets de solutions, tant individuelles que collectives. Ces sujets pourraient être développés plus copieusement mais, dans les limites de l'objectif « généraliste » de ce type d'atlas, voici un ouvrage tout à fait remarquable. **F.d.T.**

D. Hooke (avec F. Berkhou & K. Dow), éd. Gallimard Jeunesse, 96p., 2021. 18€



* pédagogie

[Dé]genrer la ville

Vous souhaitez inclure la question du genre et aborder ses implications en termes d'urbanisme, de mobilité, de patrimoine ou de vivre ensemble dans vos animations ou formations pour grands ados et adultes ? Ce kit pédagogique est pour vous ! Il invite à réfléchir à l'impact du patriarcat dans l'espace public et au rôle de ce dernier dans la construction sociale du genre. Sa partie théorique offre une remarquable introduction au thème, synthétique et très sourcée. Suivent cinq animations, introduites par des conseils de mise en pratique, qui nécessiteront toutefois d'avoir quelques notions sur le sujet, ou de bien s'imprégner de la riche première partie et des ressources proposées pour aller plus loin. **S.H.**

Ed. Cultures&Santé, avec Le Monde selon les Femmes, 2021. En prêt (02 558 88 10) ou téléch. sur www.cultures-sante.be >Nos outils >Education permanente

Eveil à la nature

Derrière ce titre classique se cachent quantité de nouvelles activités. D'autres, plus connues, ont été réfléchies en finesse et apportent de nouvelles pistes d'exploitation. L'auteure de ce livre pédagogique l'a divisé en trois parties : en promenade, expériences sensorielles et ateliers scientifiques. On y retrouve des activités ludiques, originales et non scolaires pour des enfants à partir de 1 an et jusqu'à 6 ans et plus. Pour animateurs et animatrices, parents, ou grands-parents, qui ont envie d'inviter les enfants à explorer la nature qui les entoure. **D.W.**

E. Thiriot & A. Goue, éd. Mango, 112p., 2021. 11,95€



* infos & réflexion

Vers une école éco-logique

Faut-il changer l'école pour changer de modèle de société ou changer de modèle de société pour changer l'école ? Cet ouvrage s'intéresse aux implications éducatives de l'entrée en Anthropocène. L'auteur analyse les conditions qui ont conduit au point de rupture d'aujourd'hui, qu'il définit à travers le paradigme de la modernité : un système de représentations et de croyances remontant à la fin de la Renaissance, moment où l'Occident commence à « considérer que l'être humain dispose de la légitimité d'exploiter son environnement à son avantage ». Il s'intéresse, en parallèle, aux fondements sur lesquels repose l'institution scolaire moderne qui participe, selon lui, à cette construction d'un rapport au monde problématique dont elle est en même temps le produit. La partie « Demain » offre des pistes de réflexion pour changer de modèle de civilisation et de projet éducatif en faisant notamment référence à Edgar Morin, défenseur de la « pensée complexe » et d'une « éducation à la citoyenneté terrestre ». Cet ouvrage, écrit dans un style très accessible, intéressera les personnes souhaitant approfondir leur compréhension de l'Anthropocène et réfléchir à un projet éducatif adapté aux enjeux du XXI^e siècle. **J.vdB.**

D. Curnier, éd. Le Bord de l'eau, 188p., 2021. 18 €

Le livre de la forêt

Réservoirs de biodiversité, régulatrices du climat, pourvoyeuses de ressources..., les forêts sont aussi menacées par la déforestation, les incendies ou la sécheresse. A l'aide de 50 infographies claires et soignées synthétisant de nombreuses données, cet ouvrage aborde toutes ces facettes de la forêt mais aussi des aspects plus sociaux, moins familiers. Il questionne p.ex. la stratégie de reboisement pour protéger le climat, l'usage du bois comme énergie verte, examine le rôle de la forêt dans la lutte contre la pauvreté ou encore la gestion indigène de celle-ci. Plutôt destiné aux adultes, l'ouvrage intéressera aussi les enseignant-es (p.ex. en sylviculture) à la recherche de données récentes et visuelles. **S.H.**

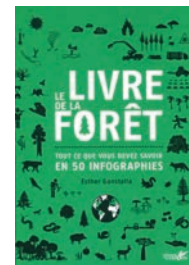
E. Gonstalla, éd. Plume de Carotte, 113p., 2021. 24€

Urgence climatique

Après avoir décrit le changement climatique et son histoire, cette BD élargit le débat, proposant par là-même une vision plus systémique de la problématique, et se penche sur nombre d'aspects liés : déforestation, biodiversité, énergies fossiles, biens communs, Covid-19, etc. Poursuivant la réflexion, elle nous montre qu'il existe déjà de nombreuses initiatives

fonctionnelles mais que, trop souvent, politiciens et financiers travaillent encore à retarder tout changement significatif. Un BD dense mais pleine d'enseignements qui pourrait susciter bien des débats en classe pour des élèves de fin de secondaire. **F.dT.**

E. Lecroart & I. Ekeland, éd. Casterman, 120p., 2021. 19€



S'abonner / se réabonner au magazine ?

Commander un numéro ?

Télécharger gratuitement SYMBIOSES ?

Rendez-vous sur

www.symbioses.be

Commande

4€/exemplaire

3€/exemplaire antérieur au n°83

(frais d'envoi compris sauf hors Belgique)

Abonnement

12€/an (= 4 numéros)

Hors Belgique : 18€/an (Europe) -

23€/an (Suisse)

Contactez-nous

Réseau IDée asbl

Magazine SYMBIOSES

266 rue Royale - 1210 Bruxelles

+32 (0)2 286 95 70

info@symbioses.be

abonnement@symbioses.be

Ecoles : un exemplaire de chaque

SYMBIOSES est envoyé gratuitement dans toutes les écoles francophones de Belgique. Si vous ne le recevez pas ou si toute information au sujet de votre école (personne contact, adresse) a changé, prévenez-nous !

Déjà 131 numéros parus

Tous les numéros à partir du n°47 sont téléchargeables sur www.symbioses.be

- n°100 : Dehors ! ● n°101 : Entreprises et ErE ● n°102 : Voyage éducatif ● n°103 : Cultiver en ville ● n°104 : Contes & Légendes ● n°105 : Eduquer à l'énergie ● n°106 : Environnement & Social ● n°107 : L'animal pour éduquer ● n°108 : Éduquer au climat ● n°109 : Faites-le vous-même(s) ! ● n°110 : Résister & apprendre ● n°111 : A l'école du paysage ● n°112 : Où trouver le temps ? ● n°113 : La rue est à nous ! ● n°114 : Verdurisons le béton ● n°115 : Coopérons ! ● n°116 : Migrations ● n°117 : L'ErE fait de son genre ● n°118 : Écocitoyenneté ● n°119 : Santé & environnement ● n°120 : Emotions ● n°121 : Approche scientifique ● n°122 : Transition ● n°123 : Arbres ● n°124 : Manifs climat... et après ? ● n°125 : Eduquer aux communs ● n°126 : Zéro déchet ● n°127 : Effondrements ● Prochain numéro : n°128 : Intergénérationnel ● n°129 : L'environnement se met en scène ● n°130 : Oser les questions vives ● n°131 : Mobilité ● Prochain numéro : Biodiversité



Rencontres Co-Construire

Du 1/09 au 3/09, à Tournai, 3 jours (modulables à la journée) pour découvrir, vivre, tester, partager... des expériences, des outils et des méthodes d'intelligence collective. Prix : 60€ pour 3 jours, 25€ par jour. Infos en inscriptions : www.co-construire.be

Parler de la transition en public

Ve 10/09, de 9h à 16h30, en ligne, le Réseau Transition organise une formation pour apprendre à développer son talent d'orateur ou oratrice au service de la transition, à communiquer clairement sur son projet et sur ce qu'est la transition... Prix : 250€ (professionnel-le), 120€ (particulier), 40€ (initiative de transition), 20€ (tarif solidaire). Infos et inscription : www.reseautransition.be/articles/formation

Cours certifié de Conception en Permaculture

Du Ve 10/09 au Di 12/09, du 01/10 au 03/10, du 22/10 au 24/10, et du 05/11 au 07/11, chez Nature Attitude (CRIE d'Anlier). Le cours de conception en permaculture (CCP) est un cursus certifiant de 12 jours, réparti en 4 sessions de 3 jours, pour découvrir une autre façon de penser, d'être et d'agir (au jardin, dans son logement, dans le paysage, dans la société...). Cours alternant sessions théoriques et ateliers pratiques, visites de sites et rencontres d'intervenantes, travaux de groupes et individuels. Prix : 700€. Infos et inscription : www.natureattitude.be/events

Festival Nourrir Bruxelles !



Du Je 16/09 au Sa 16/10. Après 4 éditions du Festival Nourrir Liège, cet événement pluridisciplinaire pour une transition alimentaire se décline désormais aussi à la sauce bruxelloise ! Une multitude d'activités, rencontres, débats, ateliers, conférences, visites, soirées, marchés seront organisés pendant 4 semaines autour de la transition du système alimentaire à Bruxelles. Infos : www.nourrir-humanite.org

La tournée des Possibles

Du 17 au 19/09, trois jours de visites, ateliers, rencontres... pour découvrir certains enjeux de l'alimentation durable et de l'économie sociale, organisés par Rencontre des Continents en collaboration avec Déclic en perspectives. Infos : www.declic-en-perspectives.be/tournee-des-possibles-2

Utiliser le dehors comme instrument d'apprentissage



Les Sa 18/09, Me 22/09 et Me 13/10, près de Liège. Objectifs de cette formation d'Education Environnement : oser partir à la découverte de l'environnement proche avec sa classe ou un groupe d'enfants ; utiliser la nature comme outil d'apprentissage ; échanger sur ses propres expériences avec des professionnel·les du secteur. Prix : 5€. Inscriptions: 04 250 75 10 - www.education-environnement.be

Notons aussi, **sur le même thème** : Lu 27/09, au CRIE de Modave, une journée d'échange de pratiques d'enseignant-es en école du dehors. Infos : 085 61 36 11 - info.modave@natagora.be

Festival Maintenant



Du Me 22 au Di 26/09, sur la Grand Place de Louvain-la-Neuve et aux alentours, rencontrez les initiatives de transition, par des débats, conférences, témoignages, ateliers, balades, forum, pièce de théâtre et animations musicales. Pour transiter vers de nouvelles façons de vivre en société. Ouvert à toutes et tous. Infos : www.festivalmaintenant.be - festivalmaintenant@gmail.com

Immersion à la découverte du monde fabuleux de la forêt

Du ve 24/09 au Di 26/09, dans un gîte à l'est de la Belgique. Durant 3 jours, vous vivrez au sein du monde fascinant de la forêt, observerez, écouterez et décoderez cet écosystème. Au cours de promenades d'immersion et d'affûts, Gilles et François transmettront leurs savoirs et connaissances sur les arbres, la grande et la petite faune et les oiseaux. Prix: 350€. Infos : www.naturetransmission.be

Arthur Keller en Belgique !

Sa 25/09 à Louvain-La-Neuve (dans le cadre du Festival Maintenant), ou Di 26/09 à La Tricoterie de Saint-Gilles, conférences d'Arthur Keller, autour des imaginaires lucides et inspirants. Cet ingénieur et scénariste français est spécialiste des vulnérabilités des systèmes et des stratégies de résilience, et explore l'usage des récits comme leviers de transformation collective. Il sera également en Belgique du 15 au 17/11, pour donner des ateliers aux acteurs associatifs. Infos : festivalmaintenant@gmail.com - info@reseau-idee.be

Regards croisés sur l'avenir des plastiques



Ve 1/10 au PASS à Frameries, Ecotopie, Materia nova et IEW vous donnent rendez-vous pour échanger les points de vue, découvrir et proposer des solutions durables sur l'avenir des plastiques. Au programme: exposés, tribunes, ateliers... Infos : g.warnat@iew.be

Action Climat dans les écoles



Ve 8/10, dans toutes les écoles de Belgique, faisons-nous entendre pour le climat ! Plusieurs ONG (Oxfam, CNCD, Réseau IDée...) invitent les écoles et les jeunes à organiser des actions pour rappeler l'urgence climatique à nos dirigeants. En 2018, les jeunes et moins jeunes avaient remis le climat au centre de l'attention, en 2021 l'action est encore plus nécessaire ! Le 8/10, les écoles

vont montrer leur envie d'agir pour le climat. Deux jours plus tard, le dimanche 10 octobre, des dizaines de milliers de personnes sont attendues dans les rues de Bruxelles pour interpeller nos politiques ! Des infos suivront à la rentrée sur : www.backtothecclimate.be

Slow Ways Weekend

Sa 16 et Di 17/10, à Bruxelles, le Slow Ways Weekend proposera une série d'activités sur, le long et autour des voies lentes (rue sans circulation, passage entre propriétés, allée, sentier, venelle...) afin de valoriser, s'approprier et animer le réseau piéton autour des voies lentes à Bruxelles, mais aussi de mettre en lumière ses défis et ses bienfaits. Infos : www.walk.brussels/slow-ways-weekend

17^e Rencontres ErE et biodiversité

Du Je 17/02 au Ve 18/02/2022, au Domaine de Mozet, se tiendra le rendez-vous incontournable des acteurs et actrices en éducation relative à l'environnement (ErE). Une édition spéciale post-covid, pour se concentrer sur cet enjeu majeur qu'est l'éducation à la biodiversité et tisser des liens. Au programme: conférences, ateliers d'échanges, découvertes d'outils et de pratiques pédagogiques. En toute convivialité. Infos : www.reseau-idee.be - marie.bogaerts@reseau-idee.be

Construire des ponts au 11^e WEEC

Du 14 au 18/03/2022, à Prague (République tchèque) ou en ligne, se tiendra la 11^e édition du WEEC – le Congrès mondial d'éducation à l'environnement – avec pour thème : « Building Bridges ». L'idée est de mettre en évidence la coopération entre les personnes et les organisations ayant différentes approches de l'éducation environnementale. L'occasion de découvrir le travail de penseurs, penseuses et praticien·nes de l'ErE venues des quatre coins de la planète (dont la Belgique) et de partager le vôtre. Au programme : conférences, ateliers, tables rondes, visites de terrain... La langue véhiculaire sera l'anglais, mais certains ateliers pourront être en français. Infos : www.weec2022.org

Retrouvez beaucoup d'autres activités sur www.reseau-idee.be/agenda