

MONT-SAINT-GUIBERT

**VANESSA
DUMONT,**

CONSEILLÈRE EN MOBILITÉ

**NATALIE
SLEGERS,**

CHARGÉE DE COMMUNICATION



« NOTRE PROJET DE RUE SCOLAIRE MÉRITAIT UNE COMMUNICATION À 360 DEGRÉS »



Alain DEPRET,
Secrétaire de rédaction

**Mont-Saint-Guibert**

Dans le numéro de mars 2023 du *Mouvement communal*, le lecteur aura pu parcourir un dossier mobilité consacré aux quartiers apaisés. Comme promis, nous revenons, au fil des mois, sur quelques bonnes pratiques en la matière. Ainsi, ces dernières années, la Semaine de la Mobilité aura-t-elle servi de tremplin au démarrage de tests de rues scolaires dans plusieurs communes wallonnes. Ce fut le cas notamment du 16 septembre au 25 octobre 2019, dans la commune de Mont Saint Guibert.

Sur un axe central de la commune, deux écoles étaient directement concernées, avec 1 500 enfants impactés. L'idée fut donc de fermer totalement le tronçon de la voirie entre deux ronds-points, tout en créant des parkings « kiss and ride » à proximité. La rue scolaire a ainsi été rendue aux enfants et la sécurité largement améliorée.

Pendant toute l'opération, c'est aussi la communication qui fut importante, notamment grâce à une enquête citoyenne particulièrement enrichissante. Tant et si bien que l'expérience de Mont-Saint-Guibert doit aujourd'hui être pérennisée dans le cadre d'un plan de mobilité en cours, comme nous l'explique Vanessa Dumont, Conseillère en mobilité et Natalie Slegers, Chargée de communication.

Madame Dumont, pouvez-vous nous rappeler comment ce projet de rue scolaire est né ?

Vanessa Dumont : Au départ, cette idée a été proposée lors de l'organisation de la journée de la mobilité. Nous avons fait une présentation à la Région où la question de la rue scolaire a été évoquée. Nous avons ensuite présenté cette idée au Collège, qui l'a approuvée. Celle-ci a fait des émules et nous en avons discuté avec les directeurs d'école, la police et le centre sportif tout proche. Il est vrai que pour qu'un bon projet réussisse, il faut que chacun y trouve son avantage, ce qui fut le cas ici. Au départ, la population était réticente et ne voyait pas d'un bon œil la rue bloquée et l'impossibilité d'amener les enfants à l'école en voiture.



Mais, finalement, la majorité des personnes interrogées après les six semaines de test ont demandé que ce projet soit pérennisé. Le résultat a donc été très positif.

En tant que conseillère en mobilité, aviez-vous déjà été confrontée à un projet d'une telle envergure ?

Vanessa Dumont : Avant mon arrivée, il n'y avait pas de conseiller en mobilité au sein de la commune et, certes, ce projet a été le plus gros auquel j'ai pu participer jusqu'ici. Aujourd'hui, nous avons un plan de mobilité qui est en cours et qui va apporter de grosses modifications à la voirie. Il sera bientôt voté et sa mise en œuvre sera bientôt lancée. Nous sommes donc dans une démarche d'amélioration. Mais je pense que c'était l'un des projets les plus importants pour la commune, car il a notamment impliqué beaucoup de personnes.

Pourquoi avoir choisi un projet sur six semaines ? N'était-ce pas un peu trop long ?

Vanessa Dumont : En général, pour changer les habitudes des gens, il faut environ trois mois. Dans le cas d'une rue scolaire, il est d'ailleurs réglementairement conseillé de tester la rue pendant cette période. Nos élus étaient, eux, plutôt partants pour une semaine. Un compromis a donc été trouvé.

Mais, six semaines, c'était déjà énorme : cela représente environ 1 000 heures supplémentaires de travail pour toutes les personnes impliquées. Des réunions régulières ont été organisées les deux premières semaines pour adapter les horaires et des réunions ont eu lieu toutes les semaines. Et, en effet, les trois premières semaines demandent un temps d'adaptation, notamment pour les usagers, et il faut attendre un peu plus longtemps avant de voir apparaître les premiers effets positifs.

Quels étaient les objectifs recherchés ?

Vanessa Dumont : C'est un cercle vertueux. Quand les parents amènent les enfants à l'école, cela crée beaucoup de trafic, et donc plus d'insécurité. En supprimant la circulation, les parents ont donc tendance à laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école. Par conséquent, c'est un changement de mode qui se fait en raison de la sécurité complémentaire. Il y a aussi plus de covoiturage, car quand tout le monde vient du même endroit, pourquoi ne pas emmener le petit voisin ?

Natalie Slegers : Nous étions contents de participer à quelque chose de créatif, un peu avant-gardiste et de grande ampleur. Nous avons pris des risques, mais c'était calculé pour que la sécurité soit assurée à tous les niveaux. Nous étions rassurés, car ce projet était bien encadré, tant en interne qu'en externe. C'était bien amené, bien réfléchi. L'avenir démontrera que nous avons bien fait les choses.

Au départ, il semble que vous ayez été accompagnés par un bureau d'étude...

Vanessa Dumont : En effet, ceux-ci ont analysé trois scénarios différents au préalable. En analysant les lieux de domiciliation des élèves, nous avons constaté que 15 % des enfants provenaient de Court-Saint-Étienne et le reste de Mont-Saint-Guibert. Par conséquent, cela impactait surtout la circulation du centre de Mont-Saint-Guibert. La question était de savoir si on coupait sur la commune de Court-Saint-Étienne, mais cela impliquait de travailler avec deux collèges différents, ce qui était compliqué, ou si l'on mettait la rue en sens unique, mais alors ce n'était plus une rue scolaire et cela aurait finalement provoqué une augmentation de la circulation. C'est donc le troisième scénario qui a été retenu : couper la route entre les deux ronds-points de la rue en question.

Comment cela s'organisait-il ?

Vanessa Dumont : Que l'on vienne de Court-Saint-Étienne ou de Mont-Saint-Guibert, on pouvait ainsi effectuer un demi-tour aux deux ronds-points. De plus, des parkings de délestage ont été mis en place : le parking du centre sportif et le parking du cimetière qui ont servi de « kiss and ride » le matin. Le parking du cimetière a d'ailleurs été aménagé depuis lors.

Quel conseil donneriez-vous aux autres communes en cette matière ?

Vanessa Dumont : L'impact peut être différent d'une commune à l'autre. Je dirais que 50% de la réussite de ce projet est due à la communication et à la collaboration avec les autres intervenants.

Natalie Slegers : En termes de communication, nous avons ainsi travaillé en collaboration avec l'ensemble des partenaires. Nous avons donc développé différents outils en fonction des différents publics, tant sur le terrain que sur les réseaux sociaux et dans les médias. La presse a été très impliquée, en amont. Les parents constituaient un public très important à convaincre, à informer dans un premier temps. Pour ce faire, des outils ont été fournis via les directions des écoles concernées. Les directeurs d'école se sont montrés très collaboratifs et ils ont porté le message, tout en étant convaincus par celui-ci. Ils ne se dédouanaient absolument pas en disant que c'était la commune qui se devait d'organiser tout cela.

Comment la communication s'est-elle déclinée ?

Natalie Slegers : Des folders ont été placés dans les cartables de tous les écoliers à la rentrée, et déjà dès le mois d'août. Des affiches ont été placées dans les écoles pour encourager les parents à laisser leurs enfants aller à pied ou à vélo à l'école. Les directions d'écoles ont aussi bien mesuré l'impact que cela pouvait avoir sur les élèves qui venaient en scooter ou à moto, pour continuer à leur permettre l'accès. De grands panneaux didactiques ont été réalisés par une agence de communication et qui ont été installés dans la rue pour être dévoilés au moment même, et ce pour que tout un chacun puisse comprendre où il fallait s'arrêter et déposer ses enfants en sécurité.

Un projet de communication d'envergure, donc...

Natalie Slegers : Notre projet de rue scolaire méritait en effet une communication à 360 degrés. Cela consiste à prendre en compte les différents publics avant, pendant et après. Pour l'après, nous avons promis aux citoyens de leur offrir un espace d'expression dans le cadre d'une enquête. Dans ce contexte, on leur proposait un questionnaire adapté à leur profil. Nous avons obtenu près de 800 réponses et avons tenu parole en publiant les résultats. Les gens étaient globalement très satisfaits. Nous avons aussi briefé les équipes quant à la manière de répondre aux questions posées par les usagers. C'était donc de la communication interne aussi. Nous avons des réunions très régulières pour permettre aux équipes d'exprimer leur éventuel désarroi.

Avez-vous le sentiment d'avoir fait preuve de participation citoyenne, finalement ?

Natalie Slegers : Oui, car certaines personnes étaient porteuses d'un message positif sur les réseaux sociaux. Mais aussi parce que les enfants ont pu utiliser la rue scolaire pour suivre des cours et y avoir des activités sportives, ils ont ainsi pu remonter un message positif à leurs parents.

Une certaine évolution des mentalités s'est faite au cours des six semaines, je crois. Concernant l'enquête citoyenne, nous nous sommes rapidement aperçus que nous avions besoin de ressources humaines pour pouvoir communiquer et créer l'adhésion. Nous avons donc proposé que les citoyens s'identifient afin que nous puissions les recontacter ultérieurement en cas de besoin. Une cinquantaine de personnes se sont donc manifestées.

Selon vous, qu'est-ce qui a permis de convaincre du bien-fondé de l'expérience ?

Vanessa Dumont : Je pense que les parents ont trouvé de l'intérêt à prendre le temps d'accompagner leurs enfants à l'école et de profiter de ce moment. En fin de compte, c'est un moment de vie qui peut aussi être très agréable. Peut-être que cela peut aller au-delà de la rue scolaire ? Nous pourrions servir d'exemple et changer nos habitudes pour nous rendre au travail. Nous devons de toute façon nous adapter... Mais ce n'est pas pour autant que nous devons arrêter l'utilisation des voitures. Je pense qu'il est possible de combiner différents modes, en fonction des besoins et des moments.

Ce projet va-t-il évoluer ?

Vanessa Dumont : Oui, nous allons concrétiser sa mise en œuvre définitive. Nous avons pris contact avec certaines entreprises, mais rien n'est encore lancé. Notre plan de mobilité est en parallèle, et il est difficile de tout gérer. Il faut savoir que ce sont les ouvriers et les employés communaux qui venaient mettre et enlever des barrières le matin et, concrètement, on ne peut pas demander cet effort à long terme. Nous souhaitons instaurer un système automatique, une borne qui se lève ou une barrière qui s'ouvre et se ferme, avec des badges d'accès pour les habitants. Il faut aussi prendre en compte l'accessibilité des pompiers, la traversée des bus scolaires, ainsi que des services de poubelles, mais aussi des agriculteurs qui doivent éventuellement passer avec leurs récoltes.

En guise de conclusion, avez-vous un message important à transmettre concernant ce dossier ?

Vanessa Dumont : Je me répète, mais je crois qu'il ne faut pas opposer les modes. En tant que conseillère en mobilité, il est important de pouvoir entendre les besoins, mais chacun doit être tolérant envers les autres modes de transport. À un moment ou à un autre, nous sommes tous piétons, automobilistes ou passagers. Il faut donc trouver des compromis qui sont avantageux pour tout le monde. Il n'y a pas de secret : je pense qu'il faut expliquer à chacun les avantages et les inconvénients, expliquer pourquoi, à certains endroits, on fait des compromis plutôt en faveur du cycliste, du piéton, ou pour certains endroits, en faveur de la voiture.



Retrouvez un reportage vidéo à ce sujet sur UVCW TV (www.youtube.com/uvcwTV).