

Guide pour la sécurisation du chemin de l'école

Outil destiné aux communes pour appréhender les itinéraires scolaires et éviter les « parents-taxis »



Impressum

SuisseEnergie pour les communes
c/o Rundum mobil GmbH, 3600 Thoune

Traduction:

ACTA Conseils Sàrl

Schulhausstrasse

3600 Thoune

033 334 00 20

Auteure:

Andrea de Meuron, experte en matière de mobilité, rundum mobil GmbH

Equipe d'accompagnement spécialisée pour rundum mobil GmbH:

Gerhard Schuster, Ing. HTL, conseiller en mobilité

Monika Tschannen, experte en mobilité

Ursula Gertsch, employée de commerce, Quality System Manager

Juin 2015

Guide pour la sécurisation du chemin de l'école

Outil destiné aux communes pour appréhender les itinéraires scolaires et éviter les « parents-taxis »

L'essentiel en bref

Le présent guide constitue un outil visant à répondre aux questions en lien avec la sécurisation du chemin de l'école et la thématique des « parents-taxis ». Il s'adresse notamment aux petites communes et plus précisément aux communes situées en milieu rural.

L'objectif est d'exposer la manière dont les autorités et les parents peuvent aborder la problématique et de présenter les mesures qui peuvent être mises en place.

Illustré par des exemples et des liens utiles, le présent guide propose une approche par étapes aux lecteurs. Des notices spécifiques permettent également d'approfondir le sujet.

Sur le chemin de l'école, les enfants découvrent le thème de la mobilité: de plus en plus autonomes, ils explorent, sur ce trajet, la liberté de mouvement et les différentes formes de déplacement. Leur rapport à la mobilité s'en trouve fortement imprégnée. C'est la raison pour laquelle SuisseEnergie pour les communes accorde une grande importance à cette thématique.

Le présent guide doit donner la bonne impulsion aux parents et aux autorités et leur fournir des astuces judicieuses pour la mise en œuvre d'une éducation responsable en matière de mobilité.

TABLE DES MATIÈRES

1.1	Nouveaux bâtiments scolaires – nouveaux trajets	1
1.2	Lacunes au niveau de la sécurité routière	1
1.3	Le phénomène des « parents-taxis »: une tendance sociale	1
2.1	Planification du projet	2
2.2	Définition des objectifs	2
2.3	Communication et groupe de travail	2
2.4	Résumé	3
3.1	Définition des domaines d'intervention	4
3.2	Analyse des endroits potentiellement dangereux	4
3.3	Déterminer les résultats de l'analyse	4
4.1	Communication	5
4.2	Formation	5
4.3	Offres en matière de mobilité	5
4.4	Infrastructure	6
6.1	Exemple d'une base légale aux abords de l'école	7
6.2	Relevé manuel des endroits potentiellement dangereux	11
6.3	Modèle de questionnaire « Chemin de l'école »	12
6.4	Relevé électronique des endroits potentiellement dangereux au moyen d'une application pour tablettes	16
6.5	Modèle de fiche de mesures	19
6.6	Chemin de l'école: distances importantes	20
6.7	Pédibus	21
6.8	Points de dépose pour les « parents-taxis »	22
6.9	Mesures liées à l'infrastructure	23
6.10	Le plan de mobilité scolaire ATE: une aide pratique	24

1 Facteur déclencheur d'un projet de sécurisation du chemin de l'école

L'époque où il était tout naturel de parcourir plusieurs kilomètres à pied, ou en luge l'hiver, pour se rendre à l'école est révolue depuis très longtemps. A l'heure actuelle, les trajets scolaires sont façonnés par l'accroissement constant de la mobilité et la tendance toujours plus forte des gens à disposer de leur propre voiture. Les services de transport ne s'arrêtent plus devant les écoles, ce qui a pour conséquence d'augmenter progressivement le nombre de « parents-taxis ». Le regroupement des écoles et l'allongement des trajets qui en découle ont tendance à accentuer un peu plus ce phénomène, notamment dans les milieux ruraux. La scolarisation actuelle des enfants à partir d'un plus jeune âge ou la réduction des budgets alloués aux transports publics peuvent également avoir une certaine influence dans ce domaine.

Lorsqu'une commune évalue les trajets scolaires situés sur son territoire comme « sûrs », la responsabilité du trajet des enfants sur le chemin de l'école incombe tout de même aux parents. Les autorités, les organismes professionnels et les experts édictent des recommandations, mais le choix de les appliquer ou non demeure entre les mains des représentants légaux. Les projets de sécurisation du chemin de l'école et les mesures de communication liées aux trajets scolaires sont l'occasion pour les communes de contribuer dans une large mesure à la prise de conscience et à la modification des comportements.

L'expérience montre que les raisons invoquées ci-après peuvent être déterminantes pour le lancement d'un projet de sécurisation du chemin de l'école:

1.1 Nouveaux bâtiments scolaires – nouveaux trajets

De nouvelles structures scolaires engendrent de nouveaux trajets. Lorsque de nouveaux trajets scolaires doivent être planifiés, il convient de veiller aux besoins des enfants et à la façon dont ils perçoivent leur environnement. Les adultes ont en effet une approche différente des priorités, comme le fait de privilégier les chemins rapides et directs. Or, les chemins les plus courts ne sont pas toujours les plus sûrs. Les enfants ont, quant à eux, besoin d'espace pour discuter, jouer et établir toutes sortes de petits rituels avec leurs camarades, ce qui a pour effet de renforcer leurs aptitudes sociales.

1.2 Lacunes au niveau de la sécurité routière

Les discussions autour des trajets scolaires et de la sécurité sur le chemin de l'école déclenchent souvent des débats d'ordre émotionnel et il devient alors difficile de faire la distinction entre sécurité routière objective et sécurité routière subjective. Que le point de vue soit subjectif ou objectif, une sécurité routière présentant des lacunes offre aux parents de bonnes raisons de conduire leurs enfants à l'école en voiture. Pour mener une action ciblée, il est utile de connaître les bases légales servant au fondement des futures procédures (voir à ce sujet le point 6.1 « Exemple d'une base légale aux abords de l'école » dans le chapitre dédié aux outils et notices). Des mesures simples (p.ex. tailler une haie ou améliorer l'éclairage) permettent souvent d'accroître la sécurité routière objective. Cependant, si l'évaluation des points faibles nécessite une étude détaillée et soulève des questions d'ordre financier ou d'aménagement du territoire, il est préférable de faire appel à des spécialistes. SuisseEnergie pour les communes dispose d'excellents contacts avec des conseillers en mobilité et des planificateurs du trafic expérimentés.

1.3 Le phénomène des « parents-taxis »: une tendance sociale

Même si les chemins menant à l'école sont sûrs, les parents continuent d'y emmener leurs enfants en voiture. Le fait que les parents surprotègent quelque peu leurs enfants ou les véhiculent pour des raisons purement pratiques est une véritable tendance sociale qui tend à accroître le phénomène des « parents-taxis ». Même s'ils pensent bien faire, les parents façonnent de la sorte la manière qu'ont les enfants d'appréhender la mobilité. Certaines mesures de communication permettent d'effectuer un travail de sensibilisation sur ce point.

2 Planification et organisation du projet

2.1 Planification du projet

S'il est préconisé de mettre en œuvre un projet de sécurisation du chemin de l'école, la prochaine étape consiste à planifier le projet. Celui-ci peut être initié par la population, mais également par les autorités ou l'administration. En fonction du contexte culturel et structurel de la commune, les acteurs peuvent être différents. Si une demande de crédit s'avère nécessaire pour réaliser le projet, il faut la présenter à l'office compétent.

La planification du projet comprend:

- la définition des objectifs;
- la marche à suivre et l'organisation du projet;
- l'élaboration d'un planning et d'un budget;
- la communication;
- le contrôle.

2.2 Définition des objectifs

Durant la phase de définition des objectifs, il ne faut pas se concentrer uniquement sur la résolution d'un problème précis. En effet, il ne faut pas oublier de prendre en considération les objectifs principaux et l'aspect global de la situation. Dans le cas d'un projet de sécurisation du chemin de l'école, il s'agit p.ex. de tenir compte de la promotion de l'activité physique, du renforcement de la socialisation ou de l'éducation à l'environnement, domaines qui ne sont pas forcément en lien avec le trafic routier. Les améliorations du trafic routier se répercutent souvent également sur la population âgée. Dans l'idéal, les domaines d'intervention devraient être définis dès le début du projet parallèlement aux objectifs mesurables, et ce afin de permettre un contrôle des résultats.

Les objectifs suivants peuvent être fixés:

- identifier et éliminer les endroits potentiellement dangereux;
- accroître la sécurité sur le chemin de l'école et aux abords de l'école;
- informer et sensibiliser les parents et le public;
- promouvoir la mobilité piétonne et cycliste dans le cadre des trajets scolaires;
- améliorer les compétences des écoliers face au trafic routier;
- prévenir le manque d'activité physique chez les écoliers;
- accroître l'expérience des enfants sur le chemin de l'école et soutenir ainsi l'aspect lié à la socialisation;
- créer une plus-value pour d'autres groupes de personnes (les seniors);
- contribuer à accroître l'efficacité énergétique et à atteindre les objectifs en matière de politique climatique;
- encourager l'investissement des parents dans la vie de la commune.

Seuls la définition d'objectifs précis, l'implication des bons acteurs et l'instauration d'une procédure suivie permettent d'appréhender dans sa globalité la thématique de la sécurisation du chemin de l'école et des « parents-taxis ».

2.3 Communication et groupe de travail

Une procédure solide et bien menée repose sur l'implication précoce de l'ensemble des différents acteurs. La planification d'un projet par les autorités qui n'impliquerait pas les parties concernées risque d'échouer, même si le projet est bien pensé. Il faut donc tenir compte des besoins des parties impliquées et les répertorier le plus

tôt possible. La communication en temps utile entre les parents et la commune constitue par conséquent un élément décisif pour la réussite du projet. Les organes de publication des communes sont chargés de communiquer les résultats du projet.

Il est recommandé d'inclure les principaux acteurs dans un groupe de travail temporaire. Cela permet de garantir que l'ensemble des besoins soient pris en compte de manière appropriée. Durant la phase de constitution du groupe de travail, il faut prendre en compte l'âge des enfants concernés: ce critère influence notablement le choix des différents acteurs et la faisabilité d'un projet de sécurisation des trajets scolaires.

Différents membres possibles au sein du groupe de travail

- commune: représentants politiques (conseil communal, partis politiques), autorités des départements concernés (services des constructions, de la circulation routière, des écoles, etc.);
- conseil des parents ou parents;
- enfants;
- corps enseignant (p.ex. information délivrée par le groupe de travail dans le cadre d'une réunion de parents d'élèves);
- police, instructeurs de la circulation;
- délégués bpa à la sécurité.

L'implication des parents s'accompagne en outre d'un effet positif puisque ces derniers peuvent prendre part à l'activité de la commune, renforçant ainsi leur sentiment d'identification envers celle-ci.

Autres partenaires possibles:

- commission scolaire;
- organismes spécialisés (ATE, TCS, PRO VELO, Association suisse des piétons);
- planificateurs du trafic / conseillers en mobilité;
- entreprises de transports publics.

2.4 Résumé

Impliquer les principaux acteurs constitue une condition sine qua non pour la réussite d'un projet de sécurisation du chemin de l'école. Il est essentiel d'inclure les parents ou des représentants parentaux pour que ces derniers se sentent pris au sérieux et que des solutions fiables puissent être communément définies. Il en est de même pour les autorités responsables (formation, génie civil) et, le cas échéant, pour les représentants politiques afin que le projet de sécurisation, ainsi que les coûts qui en résultent, reposent sur des bases solides.

Une telle démarche, associant éventuellement encore d'autres groupes de population locaux concernés par le projet, s'annonce particulièrement prometteuse.

3 Définition et analyse des domaines d'intervention

3.1 Définition des domaines d'intervention

Pour définir des objectifs, analyser et formuler des mesures, il faut agir en fonction de certains domaines d'intervention. Dans ce cas, on peut identifier les quatre domaines d'intervention principaux suivants:

- la communication;
- la formation;
- les offres en mobilité;
- l'infrastructure.

Les domaines d'intervention doivent être appréhendés et discutés selon leurs rapports de causes à effets. Pour autant que les communes aient déjà joué un rôle actif en termes de sécurisation des trajets scolaires, il est recommandé d'effectuer une synthèse des mesures et des méthodes d'analyse déjà réalisées. Les domaines d'intervention comprennent différentes mesures qui doivent être abordées et dont la liste ci-après donne un aperçu:

- relevé manuel des endroits potentiellement dangereux au moyen de visites des lieux (cf. Notice 6.2 en annexe);
- relevé électronique des endroits potentiellement dangereux (cf. Notice 6.5 en annexe);
- séances d'information pour les parents, p.ex. sur les thèmes des cours de conduite cyclistes, de l'offre Pédibus ou des parents-taxis;
- instruction par la police sur le thème du trafic routier, destinée aux écoliers et aux parents;
- offre Pédibus (cf. Notice 6.7 en annexe);
- cours de conduite cyclistes;
- optimisation de l'infrastructure (p.ex. vérification des passages pour piétons, amélioration de la visibilité en taillant les haies, éclairage, etc.).

3.2 Analyse des endroits potentiellement dangereux

Un relevé systématique des endroits potentiellement dangereux ou des situations critiques permet de fixer des mesures appropriées et sert de base à un dialogue objectif. En fonction des moyens financiers et du personnel disponible, il est possible d'avoir recours à différents moyens et instruments. Il existe généralement deux méthodes distinctes:

- relever les endroits potentiellement dangereux manuellement au moyen de questionnaires et de dessins réalisés par les personnes concernées (cf. Notice 6.5 « Relevé manuel des endroits potentiellement dangereux »);
- relever les endroits potentiellement dangereux par saisie électronique à l'aide d'applications, puis les reporter directement dans les documents servant à la planification (cf. Notice 6.4 « Relevé électronique des endroits potentiellement dangereux au moyen d'applications pour tablettes »).

Les données ainsi collectées servent de base décisionnelle pour élaborer le catalogue de mesures. A l'issue de l'analyse, les objectifs sont évalués et les points de mesure servant au contrôle sont déterminés.

3.3 Déterminer les résultats de l'analyse

Les résultats de l'analyse servent de base pour la planification ultérieure des mesures. Quelle que soit la méthode choisie, il faut effectuer une analyse systématique des endroits potentiellement dangereux qui ont été relevés et établir une fiche de mesures pour chaque mesure proposée. Il est recommandé de répartir les mesures selon deux catégories: les mesures à long terme et les mesures à court terme qui peuvent être mises en œuvre immédiatement, car elles n'impliquent pas une importante charge de travail (p.ex. tailler

une haie, améliorer l'éclairage, placer des plots provisoires, acquérir des vestes réfléchissantes). La fiche de mesures doit stipuler le plan d'exécution des mesures, l'estimation des coûts et la méthode de contrôle des résultats.

4 Mesures / Mise en œuvre

Les résultats de l'analyse des endroits potentiellement dangereux permettent de développer les mesures à prendre afin d'améliorer la sécurité sur le chemin de l'école et d'atteindre les objectifs fixés.

En principe, les mesures peuvent être réparties selon différentes catégories:

- la communication;
- les formations;
- les offres en mobilité;
- l'infrastructure (les mesures de construction à court et à long termes).

Sur la base d'un contrôle final, il doit être possible de vérifier si les objectifs planifiés ont pu être atteints ou si de nouvelles mesures sont nécessaires.

Il est recommandé d'établir une fiche de mesure par mesure planifiée (cf. 6.5 Modèle de fiche de mesure en annexe). Les responsabilités, les processus, les coûts et les échéances sont de la sorte clairement précisés.

4.1 Communication

Les parents doivent être informés du projet de sécurisation du chemin de l'école et de l'importance du trajet scolaire. Les conseils pratiques issus des résultats du projet de sécurisation du chemin de l'école doivent être communiqués. Pour ce faire, les canaux de communication suivants peuvent être utilisés:

- notice;
- réunion de parents d'élèves organisée par la commune;
- assemblée communale;
- informations via les organes de publication de la commune (feuille d'avis ou site Internet);
- information transmise via le corps enseignant;
- réunion de parents d'élèves dans le cadre de l'école.

4.2 Formation

La formation des élèves des écoles enfantines et des écoles primaires est assurée par des spécialistes en prévention routière de la police, et est réglementée à l'échelon cantonal. Elle est adaptée à l'âge des participants et permet de transmettre les connaissances nécessaires afin d'adopter un comportement sûr dans le trafic routier. Les parents ne sont généralement pas présents aux formations; il peut toutefois s'avérer judicieux qu'ils y assistent, puisqu'ils peuvent ainsi s'exercer à adopter le bon comportement, notamment avec les jeunes enfants. Le comportement cycliste est, quant à lui, davantage abordé avec les enfants plus âgés (dès la 5^{ème} primaire). Parallèlement à la préparation à l'examen de circulation à vélo, des cours de conduite cyclistes permettent d'acquérir les connaissances de base pour se déplacer en toute sécurité.

4.3 Offres en matière de mobilité

Si, malgré toutes les mesures envisagées, un trajet scolaire doit demeurer dans la catégorie « dangereuse » ou que, pour diverses raisons, les enfants ne peuvent pas emprunter ce chemin de manière autonome, les alternatives suivantes peuvent offrir une solution adéquate:

- l'offre de Pédibus (cf. Notice 6.7 en annexe);
- les regroupements de cyclistes encadrés;
- le bus scolaire ou le co-voiturage privé;

- la cantine scolaire;
- les vélos électriques pour les élèves de second cycle (cf. Notice 6.6 Chemin de l'école: distances importantes);
- la coordination et l'adaptation des horaires des cours aux horaires des TP.

En ce qui concerne le transport privé des élèves, les parents doivent être prêts à jouer la carte de l'organisation et planifier leurs déplacements, dans la mesure du possible avec les autres parents. Ils peuvent également accompagner les enfants à l'école en vélo. De plus, il est recommandé de définir des points de dépose¹ en dehors du site de l'établissement scolaire. Les enfants peuvent ainsi parcourir un bout du trajet à pied, mais leur vie n'est pas mise en danger par des voitures en train de manœuvrer (cf. Notice 6.8 en annexe).

4.4 Infrastructure

Souvent, tailler une haie ou installer un garde-corps suffisent à transformer un endroit dangereux en un lieu plus sûr. De telles mesures sont faciles à mettre en place, ne coûtent pas cher et permettent d'accroître la sécurité routière. D'autres mesures de transformation plus importantes, telles que l'optimisation des passages pour piétons ou l'aménagement d'un trottoir, requièrent une planification plus longue et nécessitent de prendre en considération l'aspect global de l'urbanisation, de la mobilité et du trafic. Les mesures prévues sur le long terme doivent par ailleurs systématiquement être consignées et planifiées en indiquant le coût et les délais de mise en œuvre (cf. Notice 6.9 en annexe).

5 Contrôle

Les deux ou trois objectifs définis dans les étapes du processus ont-ils été atteints ? Il convient de s'en assurer au moyen d'unités de mesure éventuellement fixées à l'avance et, le cas échéant, d'engager des actions supplémentaires.

Grâce au contrôle des résultats, il est par exemple possible d'évaluer le taux de trajets effectués par les « parents-taxis » et d'examiner si ce taux a été réduit ou réorganisé:

- questionnaire adressé aux « parents-taxis »: co-voiturage; expériences faites avec les points de dépose;
- enquêtes sur le trafic cycliste des écoliers;
- questionnaires parents / école sur la mise en œuvre de mesures de communication et de mesures de formation;
- enquête de satisfaction sur la sécurité routière.

La communication des résultats et l'attention portée aux détails des mesures de communication constituent l'aspect essentiel du contrôle.

Un simple tableau comportant une liste de toutes les mesures définies avec les indicateurs de réussite déterminés s'avère être un instrument de contrôle élémentaire et très pratique. Les données évaluées y sont régulièrement saisies ce qui permet de contrôler facilement si les objectifs sont atteints.

¹ Les points de dépose sont des emplacements prévus sur lesquels les véhicules peuvent s'arrêter pour déposer les enfants en toute sécurité. Ces points doivent être choisis de sorte que le trajet restant soit entièrement sécurisé.

6 Outil et notices

6.1 Exemple d'une base légale aux abords de l'école

En vertu de la Constitution fédérale, l'enseignement de base est obligatoire et gratuit. Il en résulte que les enfants n'ont pas seulement droit à l'éducation, mais également à ce que le trajet scolaire ne comporte pas de complications inacceptables. Si le trajet scolaire est trop long, trop éprouvant ou dangereux, les cantons et les communes doivent y apporter des solutions. Dans plusieurs cantons, cette question est réglée par des lois, des directives ou des règlements. Le texte présenté ci-après est extrait de la base légale du canton de Berne et constitue un exemple dont il est possible de s'inspirer.

Transports d'élèves²

Dans quelle école un élève doit-il être scolarisé? Quand un trajet scolaire est-il jugé excessif? Dans quels cas une commune doit-elle assurer le transport des élèves? La notice suivante se propose de répondre à ces questions.

Scolarisation dans la commune de résidence

Conformément à l'article 7, alinéa 1, phrase 1 de la loi du 19 mars 1992 sur l'école obligatoire (LEO ; RSB 432.210), l'enfant fréquente l'école publique de la localité où il réside. Les communes peuvent conclure entre elles des accords dérogeant à cette règle (art. 7, al. 1, phrase 2 LEO). En vertu de l'article 7, alinéa 2 LEO, l'enfant peut fréquenter l'école d'un autre arrondissement ou d'une autre commune si des raisons majeures l'exigent, notamment si ses déplacements entre son lieu de résidence et l'école s'en trouvent sensiblement facilités. En pareil cas, la commune de domicile doit verser à la commune où se trouve l'école une participation aux frais d'écolage (art. 24b de la loi sur la péréquation financière et la compensation des charges du 27 novembre 2000 [LPFC ; RSB 631.1]).

En principe, l'enfant doit donc être scolarisé dans sa commune de résidence, c'est-à-dire dans la commune où il passe ses nuits pendant sa scolarité. La fréquentation d'une école située dans un autre arrondissement ou dans une autre commune n'est possible que s'il existe un accord entre la commune de résidence et l'autre commune ou si des raisons majeures l'exigent. La loi mentionne explicitement, et à titre d'exemple, un déplacement sensiblement facilité entre le lieu de résidence de l'élève et l'école. Par ailleurs, l'autorité scolaire dispose d'une marge d'appréciation lorsqu'elle doit statuer sur l'existence d'autres raisons majeures.

Gratuité

Le droit social de tout enfant à recevoir une formation scolaire gratuite qui corresponde à ses aptitudes est inscrit tant dans la Constitution fédérale que dans la Constitution cantonale. L'article 13, alinéa 1 LEO va dans ce sens puisqu'il précise que l'enseignement dispensé à l'école obligatoire publique est gratuit. En vertu de ce principe constitutionnel, la gratuité de l'enseignement s'applique aussi aux transports scolaires lorsque le trajet scolaire est jugé excessif.

Caractère excessif d'un trajet

Principe

Il faut partir du principe qu'un enfant doit pouvoir se rendre par ses propres moyens à l'école enfantine ou à l'école obligatoire. Si le trajet scolaire est excessif, les frais de transport et une éventuelle participation aux écolages sont à la charge de la commune de résidence. Un trajet scolaire est jugé excessif au cas par cas.

²http://www.erz.be.ch/erz/de/index/kindergarten_volksschule/kindergarten_volksschule/schulkommissionenundgemeinden/schuelertransporte.assetref/dam/documents/ERZ/AKVB/de/08_Schulkommission%20und%20Gemeinden/schukogemeinden_schuelertransporte_merkblatt_schulungsort_d.pdf

La décision est prise sur la base d'éléments divers tenant compte du contexte local. Doivent être pris en compte :

- la distance;
- le dénivelé;
- l'âge de l'élève;
- la présence d'autres élèves pendant le trajet;
- les dangers;
- l'état des routes ou des chemins.

Selon la jurisprudence du tribunal fédéral, il ne faut pas se contenter d'examiner le caractère excessif du trajet scolaire au sein de la commune. L'article 7, alinéa 2 LEO invite au contraire à envisager de scolariser l'élève dans une autre commune après avoir comparé les trajets dans les deux communes.

Indications concernant l'appréciation du caractère excessif d'un trajet

Afin de pouvoir juger du caractère excessif d'un trajet et assurer un trajet raisonnable pour les élèves, voici quelques indications d'ordre pratique. Celles-ci ne sont pas exhaustives:

L'appréciation du caractère excessif d'un trajet se fonde essentiellement sur **trois critères**:

- la personne même de l'enfant;
- la nature du trajet (longueur, dénivelé);
- et la dangerosité de ce dernier.

Il convient toutefois de ne pas se baser sur une appréciation subjective de ces éléments et de prendre uniquement en compte des critères objectifs.

Personne même de l'enfant: sont déterminantes ses capacités physiques et intellectuelles.

Longueur du trajet et dénivelé: est déterminant le trajet à parcourir entre le lieu de résidence de l'enfant et le lieu de scolarisation. Le dénivelé est multiplié par dix et ajouté à la longueur du trajet (conversion en kilomètres-effort ; exemple: longueur 1,2 km et dénivelé 90 m = 2,1 kilomètres-effort).

Lors de l'évaluation de la dangerosité du trajet, il convient d'examiner notamment les éléments suivants: présence d'un trottoir, largeur de la route, volume du trafic, virages sans visibilité, obligation de traverser des rues animées sans feux de signalisation, exposition à des conditions météorologiques ou à des phénomènes naturels sensibles (chutes de pierres, plaques de verglas, etc.).

Il faut souligner qu'un trajet devient plus rapidement excessif pour les élèves de l'école enfantine que pour les autres enfants en raison de leur développement physique et cognitif. Les trajets empruntés par des élèves de l'école enfantine doivent donc faire l'objet d'un examen particulier. Pour déterminer quelles situations sont acceptables selon l'âge des enfants, les autorités scolaires peuvent solliciter l'aide d'experts et d'expertes (p. ex. moniteur ou monitrice de la circulation).

Pour juger du caractère excessif d'un trajet, il faut également savoir combien de fois par jour le trajet doit être emprunté (p. ex. si les enfants ont suffisamment de temps pour faire l'aller-retour à midi) et si les enfants peuvent le parcourir seuls ou en groupes.

Selon la jurisprudence, il est possible d'exiger d'un enfant qu'il marche 30 à 45 minutes pour se rendre à l'école, en fonction des conditions locales. Pour les élèves de l'école enfantine, un trajet de 1,5 km peut en règle générale être exigé, lequel ne doit pas comporter de dangers manifestes car ces enfants n'ont pas encore suffisamment d'expériences de la circulation. Entre quatre et cinq ans, les enfants ne sont en effet pas encore assez développés sur le plan cognitif pour pouvoir estimer correctement les dangers que représente le trafic motorisé et réagir en conséquence. Il convient donc de prendre ce fait en compte lors de l'appréciation du caractère excessif d'un trajet.

Si les enfants peuvent parcourir le trajet en vélo et que la nature de la route s'y prête (dangers, montée), il est possible d'exiger des élèves de la 5e à la 8e HarmoS d'effectuer des trajets de cinq kilomètres et des élèves du secondaire I d'effectuer des trajets de dix kilomètres.

Les enfants de moins de 6 ans ne peuvent conduire un cycle que sous la surveillance d'une personne d'au moins 16 ans (art. 19, al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR ; RS 741.01]).

Selon les conditions locales et/ou le degré de développement de l'enfant, les parents veillent à accompagner leur enfant en âge de fréquenter l'école enfantine, et ce également lorsque le trajet est acceptable.

Transports

Dans les véhicules équipés de ceintures de sécurité, le conducteur et les passagers doivent porter, pendant le trajet, les ceintures de sécurité existantes. Les conducteurs doivent s'assurer que les enfants de moins de douze ans soient correctement attachés (art. 3a, al. 1 OCR [RS 741.11]). Aux places équipées de ceintures de sécurité, les enfants de moins de douze ans mesurant moins de 150 cm doivent toujours être attachés par un dispositif de retenue pour enfant approprié (par ex. un siège d'enfant) (art. 3a, al. 4 OCR [RS 741.11]). Le nombre des personnes transportées dans et sur des véhicules automobiles et leurs remorques ne doit pas excéder celui des places autorisées (c'est aussi valable pour les enfants !) (art. 60, al. 2 OCR [RS 741.11]).

Si le trajet scolaire est jugé excessif, le transport peut être pris en charge de différentes manières. La commune peut par exemple recourir à un bus scolaire ou prendre en charge les frais occasionnés par l'utilisation des transports publics ou d'un taxi. Les élèves ne peuvent faire valoir aucune forme de transport particulière.

Lorsque la commune prend en charge les frais d'abonnement pour les transports publics, celle-ci peut exiger des parents une contribution adéquate dans la mesure où l'abonnement peut également être utilisé pour des trajets privés.

Dans certaines communes, les autorités communales indemnisent aussi les parents qui transportent eux-mêmes leurs enfants. Cette solution n'est envisageable qu'avec l'accord des parents.

Il est éventuellement possible de réduire le nombre des trajets en assurant la prise en charge d'un repas pour les élèves à midi.

6.2 Relevé manuel des endroits potentiellement dangereux

Le relevé des endroits potentiellement dangereux peut être effectué directement par les acteurs eux-mêmes. Il convient dans ce cas de coordonner le processus: les parents et les enfants peuvent p.ex. être interrogés sur les trajets scolaires et les dangers qui y sont liés **au moyen d'un questionnaire à remplir ou de dessins à réaliser.**

Cela doit permettre de collecter de manière complète les points faibles et les dangers liés aux trajets scolaires. Dans une deuxième étape, les passages dangereux sont évalués sur place et un plan de mesures est établi pour assainir la zone. Ce processus participatif permet de mettre à profit les connaissances de la population en lien avec les spécificités locales. En principe, elle connaît par expérience les endroits potentiellement dangereux ou les meilleurs itinéraires bis et peut enrichir le projet de son savoir. Sur la base des résultats du questionnaire et des dessins, le groupe de travail mis en place par la commune effectue un trajet accompagné de la police, de l'office des ponts et chaussées ainsi que d'un bureau d'experts externes. Les emplacements des jardins d'enfants ou des écoles ainsi que les trajets scolaires peuvent de la sorte être étudiés et des mesures éventuelles peuvent être élaborées. En dernier lieu, un contrôle systématique est effectué: il a pour but de classer les requêtes par ordre de priorités et d'en assurer le traitement équitable.

Mesures

L'amélioration de la visibilité est souvent la principale mesure à mettre en œuvre pour assainir un endroit potentiellement dangereux. Bien souvent, il suffit en effet de tailler une haie. Les obstacles physiques susceptibles d'entraver la visibilité, tels que le Robidog ou les panneaux publicitaires, peuvent être déplacés. Des mesures plus exigeantes, telles que la construction d'avancées de trottoir ou l'aménagement d'un passage pour piétons, sont parfois incontournables. Pour cette raison, il est essentiel d'élaborer des fiches de mesure relatives aux points de dangers. Celles-ci doivent contenir les indications utiles quant aux coûts et aux échéances ainsi qu'un classement des priorités. Les critères d'évaluation ci-après peuvent aider à déterminer un tel classement et la répartition des tâches qui en découlent:

- requêtes déposées par les habitants;
- liste de contrôle pour piétons (Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS, norme SN 640 241);
- Vérification de la statistique des accidents.

Si ces critères d'évaluation reçoivent des réponses affirmatives, l'introduction de mesures est nécessaire. Dans le cas contraire, aucune investigation complémentaire n'est nécessaire.



Illustration 1: dessin d'un enfant qui décrit le chemin pour se rendre à l'école (source de la photo ©Marco Hüttenmoser, www.kindundumwelt.ch)

6.3 Modèle de questionnaire « Chemin de l'école »

Commune de l'enquête:

Ecole:

Classe / Enseignant:

Âge de l'enfant:

Nom (facultatif):

Adresse (rue, NPA et localité):

Date limite de remise à l'enseignant:

N° questionnaire: _____ (laisser vide)

Nous vous prions de bien vouloir remplir le présent questionnaire avec votre enfant.

1. Je rentre de l'école en me déplaçant:

- | | | |
|--|------------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> à pied | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> en vélo | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> en transports publics | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> en voiture (amené par un adulte) | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> autre (par ex. trottinette, skateboard) | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |

2. Je rentre de l'école:

- | | | |
|--|------------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> seul | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> avec d'autres enfants | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> avec des adultes | Nombre de jours par semaine: | <hr/> |

3. Ne réponds à cette question que si tu te fais amener en voiture ou accompagner par des adultes pour te rendre à l'école.

Je me fais amener ou accompagner parce que:

- le trafic est dangereux.
- le chemin est long jusqu'à l'école.
- Autre raison: _____
- je ne sais pas.

4. Combien de chemins utilises-tu pour te rendre à l'école?

- Je choisis toujours le même chemin.
- Je choisis des chemins différents.
- J'utilise alternativement _____ (nombre) chemins pour me rendre à l'école.

Décris s'il-te-plaît sur une feuille séparée ce qui te plaît sur le chemin de l'école. Tu peux aussi faire un dessin.

- 5. Dessine s'il-te-plaît les lieux que tu préfères pour jouer ou te détendre sur le chemin de l'école avec un cercle vert sur le plan ci-joint (exemple d'un plan de situation en page 14).**
- 6. Dessine s'il-te-plaît le (ou les) chemin(s) que tu empruntes pour te rendre à l'école en bleu sur le plan ci-joint.**
- 7. Dessine s'il-te-plaît les lieux dangereux sur ton chemin vers l'école avec un cercle rouge sur le plan ci-joint (portions de route, embranchements, carrefours, etc.)**

Au total, il y a _____ (nombre) de lieux dangereux sur mon chemin vers l'école.
Pourquoi ces lieux sont-ils dangereux? Décris s'il-te-plaît les trois lieux les plus dangereux.

Lieu 1:

Le lieu 1 **est dangereux** car: (plusieurs réponses sont possibles; un commentaire est nécessaire uniquement si la croix dans la case ne suffit pas à expliquer toute la situation).

- le trafic routier n'est pas suffisamment visible
- les voitures roulent trop vite
- le trafic routier est trop dense
- le trafic routier est provoqué par des itinéraires de contournement (pour éviter les bouchons)
- les rues sont empruntées par un trop grand nombre de camions
- les rues sont empruntées par les bus/le tram
- les voitures garées limitent la visibilité
- autres

Lieu 2:

Le lieu 2 **est dangereux** car: (plusieurs réponses sont possibles; un commentaire est nécessaire uniquement si la croix dans la case ne suffit pas à expliquer toute la situation).

- le trafic routier n'est pas suffisamment visible
- les voitures roulent trop vite
- le trafic routier est trop dense
- le trafic routier est provoqué par des itinéraires de contournement (pour éviter les bouchons)
- les rues sont empruntées par un trop grand nombre de camions
- les rues sont empruntées par les bus/le tram
- les voitures garées limitent la visibilité
- autres

Lieu 3:

Le lieu 3 **est dangereux** car: (plusieurs réponses sont possibles; un commentaire est nécessaire uniquement si la croix dans la case ne suffit pas à expliquer toute la situation).

- le trafic routier n'est pas suffisamment visible
- les voitures roulent trop vite
- le trafic routier est trop dense
- le trafic routier est provoqué par des itinéraires de contournement (pour éviter les bouchons)
- les rues sont empruntées par un trop grand nombre de camions
- les rues sont empruntées par les bus/le tram
- les voitures garées limitent la visibilité
- autres

Merci d'avoir soigneusement rempli ce questionnaire. Donne-le s'il-te-plaît à ton ou à ta professeur(e). Nous essayerons de rendre ton chemin de l'école plus sûr.

Illustration 2: Exemple d'un plan de situation (source: questionnaire Sécurité sur le chemin de l'école, commune de Herrliberg, Association Droits du piéton (1997; aujourd'hui: Mobilité piétonne Suisse): «...weil die Autos so flitzen.» Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern, Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern (en allemand uniquement).



6.4 Relevé électronique des endroits potentiellement dangereux au moyen d'une application pour tablettes

Une application pour tablettes numériques a été développée pour procéder au relevé des points problématiques qui sont localisés grâce à un GPS. Un questionnaire guide la saisie des informations. Le problème est illustré par des photos qui peuvent être directement jointes à la base de données. Les relevés peuvent être effectués individuellement ou en groupe et sont aussi bien adaptés à des groupes de parents, des représentants d'intérêt ou des personnes âgées. Il convient de prévoir un accompagnement adéquat si de jeunes enfants (écoliers) ou des personnes handicapées procèdent au relevé. Le projet est composé des étapes de travail suivantes:

Préparation du projet et proposition d'offre

Séance entre un coach/spécialiste et la commune.

Définition de l'axe de travail, du périmètre, du degré de traitement, etc.

Quels groupes de participants doivent être inclus au projet? De quelle manière?

Résultat: l'offre concernant la saisie des données est établie.

Démarrage du projet

Organisation de la séance d'introduction pour les participants.

Introduction, procédure:

Quels sont les points problématiques? Quels sont les éléments qui doivent être saisis? (exemples)

Introduction au mode de fonctionnement de la tablette.

Relevé test (questions).

Résultat: les participants sont sensibilisés aux problèmes et peuvent utiliser la tablette.

Relevé de terrain

Définition du périmètre de travail dans lequel chaque participant doit procéder au relevé.

Visite des lieux et relevé des problèmes

Téléchargement des données sur le portail Internet Formhub.

Résultat: les données brutes sont disponibles sur le portail Internet Formhub.

Traitement des données par la personne en charge de la saisie

Feedback oral: quelle est l'impression générale de la personne en charge de la saisie? Où se situent majoritairement les problèmes?

Chaque problème saisi est ouvert et traité par les participants sur le portail Internet Formhub: corrections linguistiques, modification de textes, compléments.

Suppression de saisies erronées. A cette étape, le conseiller (coach) est présent: il est disponible pour toutes questions ou renseignements et constitue un support technique.

Résultats: les participants connaissent les problèmes liés à leur secteur de travail et les ont intégrés au processus. Les données brutes corrigées sont disponibles sur le portail Internet Formhub.

Exportation et représentation des données

Exportation: les problèmes sont représentés sur un plan d'ensemble et sont numérotés. Chaque numéro figure ensuite dans un tableau récapitulatif.

Résultat: un plan d'ensemble ainsi qu'un tableau comportant les données brutes sont disponibles.

Traitement des données et assurance qualité par des professionnels

Un spécialiste complète et traite (si nécessaire) les points problématiques.

Les points problématiques sont complétés par des ébauches de solutions et par la définition des priorités et des responsabilités.

Les principales constatations sont résumées dans un rapport.

Résultat: une ébauche est disponible pour le rapport concernant le relevé cadastral des points problématiques.

Clôture du projet

Les problèmes font l'objet d'une discussion entre la commune et le donneur d'ordre quant à l'ordre de priorité, les responsabilités et la forme d'application.

Le rapport comportant un résumé ainsi que la suite de la procédure font l'objet d'une discussion.

Ajustement du rapport selon discussion, éventuellement deuxième séance nécessaire.

Résultat: un rapport corrigé est disponible pour dresser une carte des problèmes.

Etendue et coûts

Spécialiste (planificateur des transports): selon l'étendue de la zone concernée et la charge que cela représente pour la population locale, env. 8-10 jours ouvrés.

Service d'urbanisme: 1 à 1,5 jour(s) ouvré(s)

Participants: selon le concept, 1 à 1,5 jour(s) ouvré(s)

Pour l'exécution d'un relevé des points problématiques à l'aide d'une tablette, un forfait est convenu sur la base d'un devis (info et contact: Mobilité piétonne Suisse, Thomas Schweizer / Pascal Regli)



Illustration 3: Une élève du cycle secondaire et un écolier sont en route sur le chemin de l'école de ce dernier. La jeune fille répertorie, à l'aide d'une tablette, les points dangereux du carrefour entre l'école et le domicile (à l'arrière-plan) de l'écolier, le long de cette route très empruntée par les véhicules (sources de l'image : ©Thomas Schweizer, Mobilité piétonne Suisse).

6.5 Modèle de fiche de mesures

Guide «Parents-taxis»	Mai 2015	Fiche de mesures M												
<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <h3>Communication</h3> <p>Objectifs</p> <p>Les parents sont régulièrement informés et sensibilisés à la thématique de la sécurité sur le chemin de l'école et à l'importance du trajet scolaire.</p> </div> </div>														
<p>Responsable / Direction du projet</p>														
<p>Description / Procédure</p> <p>Les conseils pratiques issus des résultats du projet de sécurisation du chemin de l'école doivent être communiqués au moyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> de la notice; du site Internet des communes; des informations transmises via le corps enseignant; des réunions de parents d'élèves dans le cadre de l'école. 														
<p>Coûts</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #e6f2ff;">Investissement unique</th> <th style="background-color: #e6f2ff;">CHF xxx.-</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Elaboration de la notice avec des graphiques</td> <td>CHF xxx.-</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>CHF xxx.-</td> </tr> <tr> <th style="background-color: #e6f2ff;">Investissement annuel</th> <th style="background-color: #e6f2ff;">CHF xxx.-</th> </tr> <tr> <td>Mise à jour du site Internet de la commune 1x par année au début de l'année scolaire</td> <td>CHF xxx.-</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Investissement unique	CHF xxx.-	Elaboration de la notice avec des graphiques	CHF xxx.-	CHF xxx.-	Investissement annuel	CHF xxx.-	Mise à jour du site Internet de la commune 1x par année au début de l'année scolaire	CHF xxx.-	
Investissement unique	CHF xxx.-													
Elaboration de la notice avec des graphiques	CHF xxx.-													
.....	CHF xxx.-													
Investissement annuel	CHF xxx.-													
Mise à jour du site Internet de la commune 1x par année au début de l'année scolaire	CHF xxx.-													
.....														
<p>Echéance / terme</p> <p>Envoi de la notice accompagnée d'une lettre et d'un plan d'étude</p> <p>Réunion de parents après le début de l'école (août/septembre)</p> <p>.....</p>														
<p>Contrôle</p> <p>Actualiser la liste des mesures</p>														

6.6 Chemin de l'école: distances importantes

Pour certaines communes situées en dehors des grandes agglomérations, les établissements scolaires sont trop éloignés pour effectuer le trajet en vélo et l'offre en matière de transports publics n'est pas optimale. Dans ces cas, le transport privé ou le transport d'élèves soutenu par les pouvoirs publics demeure l'unique solution pour garantir la scolarisation.

Le vélo pour les grandes distances

Pour les enfants plus âgés, le vélo constitue une bonne alternative pour accomplir les kilomètres qui les séparent de l'école. Dans les campagnes, les enfants ont déjà pris l'habitude très tôt d'effectuer leurs trajets en vélo, à l'inverse des jeunes citadins qui font moins de vélo comme en témoignent les études récentes qui ont été réalisées dans ce domaine. Ce phénomène peut s'expliquer par un manque de pratique, une absence de mise à disposition de deux-roues ou une offre en transports publics plus étoffée au cœur des villes. Dans de tels cas, des cours de conduite cycliste spécifiques peuvent constituer un moyen pour améliorer les aptitudes des élèves en matière de conduite et pour atténuer les craintes des parents. De même, il est préférable que les parents s'organisent et que les enfants soient accompagnés par un adulte sur le chemin de l'école.

Vélos électriques comme alternative à l'offre restreinte en TP

Pour autant que les distances soient trop importantes et que les TP n'offrent pas d'alternative intéressante, les vélos électriques devraient être évalués comme solution alternative auprès des élèves plus âgés. C'est la solution retenue par la commune Horrenbach-Buchen dans le canton de Berne, pour des raisons de coûts notamment (cf. illustration 4).³

Transports d'écoliers en TP

D'un commun accord avec les représentants des transports publics, il faut vérifier si l'offre en matière de transport scolaire permettrait de renforcer des lignes trop faiblement exploitées. A cet égard, il faut faire usage d'une certaine souplesse au niveau de l'itinéraire du trajet et de l'emploi du temps des écoliers.

Transport scolaire privé

Outre les transports collectifs et publics d'élèves ainsi que certaines alternatives comme le vélo électrique, il existe la possibilité de conduire ses enfants à l'école de manière privée. La commune peut encourager les parents à se regrouper en commission de transports scolaires et à effectuer des trajets groupés ou à organiser des trajets en vélo accompagnés. Elle doit toutefois se charger de définir des points de dépose à une certaine distance de l'établissement scolaire pour que l'enfant puisse parcourir un bout du trajet par lui-même tout en veillant à ce que ce trajet puisse être effectué en toute sécurité.



Illustration 4: vélos électriques à l'école de Horrenbach – Buchen. A l'initiative de ce projet: le directeur de l'école, Thomas Rügsegger (à droite sur la photo) et l'artiste Heinrich Gartentor (deuxième en partant de la droite); tous deux, ainsi que les élèves, se réjouissent des nouveaux vélos électriques (Source photo : ©Thomas Rügsegger).

³ www.srf.ch/news/regional/bern-freiburg-wallis/horrenbach-buchen-schickt-die-kinder-per-e-bike-auf-den-schulweg

6.7 Pédibus

Nombreux sont les parents à ne pas pouvoir accompagner leurs enfants à l'école. Dans de tels cas, ouvrir une ligne Pédibus constitue un atout précieux. Cette tâche peut être assumée par un groupe de travail ou le conseil des parents.

Le Pédibus – «autobus pédestre» – fonctionne comme un bus scolaire: un adulte attend et accueille les enfants en différents endroits d'un itinéraire prévu (arrêts signalisés), selon un horaire fixe, pour les accompagner à l'école puis les ramener chez eux. Seule différence avec le bus: les enfants effectuent le trajet à pied.

La planification des trajets et des arrêts devrait se faire en collaboration avec les autorités communales, les instructeurs de la circulation de la police et, si possible, les associations de parents. Les enfants en bas âge (jardins d'enfants, 1^{ère} et 2^{ème} classe) constituent le groupe-cible de cette mesure. Il faut veiller à ce que les enfants n'aient pas une rue dangereuse à traverser pour se rendre à l'arrêt souhaité du Pédibus. Si un enfant vient à manquer le Pédibus, il doit savoir exactement comment se comporter (p.ex. retour au domicile des parents, aller frapper à la porte de voisins qu'il connaît, etc.).

Les accompagnants doivent impérativement être fiables et être facilement identifiables par les enfants (p.ex. nom sur un badge, insigne à épingle, veste). Le nom des accompagnants ou de leurs remplaçants doivent être inscrits dans un planning qui sera remis en temps utile aux parents concernés. Les accompagnants connaissent les dangers de la route et apprennent aux enfants à les maîtriser par un comportement exemplaire. En imitant l'adulte et grâce à ses félicitations en cas de bon comportement, les enfants apprennent et s'exercent aux bons gestes.

Des règles de comportement devraient être formulées à l'intention des accompagnants et des enfants et communiquées aux parents. **Une certaine responsabilité** en matière de sécurité et de bien-être des enfants accompagnés incombe aux personnes qui organisent et encadrent les lignes de Pédibus. Le fait de remettre leurs petits protégés entre les mains des accompagnants du Pédibus ne libèrent toutefois pas totalement les parents de leurs responsabilités. Ils doivent en effet veiller à ce que leurs enfants puissent se rendre de leur domicile jusqu'au Pédibus et inversement en toute sécurité.

Une assurance accidents et responsabilité civile a été conclue par le bpa - Bureau de prévention des accidents - auprès de Zurich Assurances pour les personnes accompagnantes. Il convient de s'adresser au bpa pour toutes informations complémentaires (prestations d'assurance, annonce, etc.).



Illustration 5: Enfants et «conductrice» d'un Pédibus dans le canton du Valais (Source de la photo ©ATE, Bureau-Conseil, Genève)

6.8 Points de dépose pour les « parents-taxis »

Dans les zones urbanisées, les offres en matière de transport public sont suffisantes pour palier les éventuels problèmes liés aux trajets scolaires. Il en est autrement dans les zones rurales où les parents-taxis peuvent constituer une solution judicieuse pour couvrir la distance en temps et en heure. Afin d'éviter certaines conséquences fâcheuses, il s'agit de mettre en place certaines mesures d'ordre organisationnel également pour les parents-taxis.

La commune peut encourager les parents à se regrouper en commission de transports scolaires et à effectuer des trajets groupés ou à organiser des trajets en vélo accompagnés. Elle doit toutefois se charger de définir des points de dépose à une certaine distance de l'établissement scolaire pour que l'enfant puisse parcourir un bout du trajet par lui-même tout en veillant à ce que ce trajet puisse être effectué en toute sécurité. Les points de dépose doivent être signalisés et servir uniquement à déposer ou embarquer des écoliers.

Les points de dépose doivent être situés au minimum à 250 mètres de l'école et ce pour deux raisons: cela permet, d'une part, de désengorger le trafic aux abords de l'école juste avant la rentrée des classes, alors que de trop nombreux parents cherchent à déposer en vitesse un grand nombre d'écoliers. D'autre part, une telle mesure permet aux enfants de parcourir un bout du trajet à pied et donc d'être plus actifs pour leur santé. L'essentiel est de favoriser la sécurité tout au long du trajet emprunté pour aller à l'école, depuis le point de dépose jusqu'aux abords de l'école. L'arrêt doit être choisi de telle sorte qu'il soit bien visible. Au besoin, les bords du trottoirs peuvent être peints.

Le développement d'un système de parents-taxis efficace ainsi que l'aménagement de points de dépose nécessitent une bonne documentation. La thématique doit être abordée dans le cadre d'une communication stimulante et par le biais d'actions «coup de poing». La thématique «Chemin de l'école» peut par exemple être approfondie au cours d'une semaine thématique à l'école accompagnée de certaines manifestations. Un comportement approprié (p. ex. le port d'une veste réfléchissante sur le chemin de l'école) peut être récompensé par l'attribution d'une bonne image. En les collectionnant, l'enfant peut obtenir des petites récompenses.



Illustration 6: point de dépose signalisé pour les parents-taxis.
(Source de la photo Andreae-Gymnasium Herrenberg)

6.9 Mesures liées à l'infrastructure

Il est possible de considérer les aménagements routiers selon deux points de vue: des modifications de l'infrastructure routière conséquentes et donc onéreuses ou des changements simples et économiques. Il arrive fréquemment que des adaptations ponctuelles suffisent à améliorer la sécurité routière. Ainsi, des mesures aussi simples que tailler une haie ou peindre des pas à même le sol pour aider les jeunes enfants à traverser la rue peuvent déjà contribuer à améliorer considérablement la situation.

L'Ordonnance sur les zones 30 requiert la suppression des passages pour piétons. Ceux-ci peuvent toutefois être maintenus pour répondre à des besoins de priorité particuliers des piétons, comme aux abords des écoles ou des EMS. Le bpa préconise aussi cette solution pour les trajets scolaires très fréquentés. Il faudrait toutefois d'abord tenter de sécuriser les traversées par d'autres mesures constructives.

Souvent, il n'est ni utile ni judicieux d'aménager des passages pour piétons dans les quartiers calmes à faible densité de trafic (zone 30), étant donné qu'ils poussent les grands enfants à traverser la rue sans prendre les précautions d'usage et qu'ils ne sont de toute façon pas empruntés par les adultes.

Dans ces quartiers à faible densité de trafic (zone 30), il est tout à fait possible de faire traverser les piétons sans passage pour piétons, mais à certains endroits stratégiques. En ce sens, il est utile de signaler les lieux comportant une visibilité optimale par des aides à la traversée (comme peindre des pas à même le sol). Cette mesure permet d'indiquer aux enfants les moins sûrs d'eux les meilleurs endroits pour observer le trafic avant de traverser.



Illustration 7: à droite de l'image, l'enfant n'attend pas au bon endroit devant le passage pour piétons: il est peu visible pour les conducteurs. (Source de la photo @verkehrsteiner ag Rolf Steiner)



Illustration 8: à droite de l'image, l'enfant est positionné au bon endroit devant le passage pour piétons: des pas peints à même le sol l'ont aidé à se positionner correctement. (Source de la photo @verkehrsteiner ag Rolf Steiner).

6.10 Le plan de mobilité scolaire ATE: une aide pratique

Améliorer la sécurité et la qualité de vie des enfants sur le chemin de l'école et sensibiliser l'ensemble des acteurs aux thématiques de la mobilité et de la sécurité: les objectifs du plan de mobilité ATE sont posés. Un tel plan repose sur une enquête menée auprès de l'ensemble des acteurs liés à l'école: les élèves, les parents, les enseignants et toutes autres personnes habitant le quartier.

Le plan dresse un bilan clair avec chiffres à l'appui et plan détaillé des déplacements induits par l'école; il est conçu comme une étude participative visant à améliorer la sécurité des trajets et à modifier les habitudes de déplacement en faveur d'une mobilité scolaire plus sûre et plus respectueuse de l'environnement. A long terme, un tel plan permet aux écoliers de développer leur autonomie. Il peut également englober les activités extrascolaires et inclure les trajets jusqu'à la bibliothèque, la ludothèque, les crèches, les lieux de rencontres de quartier, les terrains de sport, etc.

De plus, il est le point de départ d'une réflexion plus étendue sur la mobilité des enfants et sur la place qu'occupe les usagers de la route les plus dangereux. Dans le respect de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, il peut également contribuer à l'établissement d'un plan directeur des chemins piétonniers. Le plan de mobilité scolaire peut constituer le premier pas vers la création d'un véritable réseau d'itinéraires de chemins piétonniers.



Illustration 9: l'enfant recueille des informations sur les points qui lui semblent dangereux (source de la photo @bureau conseil ATE, Genf)

Le plan de mobilité scolaire s'adapte à toutes les écoles ainsi qu'aux exigences et besoins de chacun. Avec le soutien d'experts en transport, l'ATE a déjà réalisé, sur mandat, de nombreux plans de mobilité scolaire pour des communes de toutes tailles. Un plan de mobilité scolaire repose sur cinq piliers et se déroule sur une période de 12 à 18 mois.

- **Enquête de mobilité:** L'ATE recueille les informations clés grâce à un questionnaire distribué aux parents, aux enfants et aux enseignants de l'établissement. Elle consulte l'ensemble des partenaires du quartier.
- **Bilan de mobilité:** Le bilan comporte une analyse des informations récoltées et un état des lieux. Des données chiffrées sur l'accompagnement, le mode de déplacement, les itinéraires empruntés, les dangers perçus et les points dangereux complètent l'analyse. Des cartes et des graphiques illustrent le bilan.

- **Recommandations:** L'ATE procède à une série de recommandations visant à résoudre, à court, moyen ou long terme, les problèmes identifiés lors de l'enquête, en concertation avec les services responsables. A chaque problème sa solution : des mesures d'aménagement, de signalisation, d'accompagnement ou de sensibilisation sont proposées selon la nature du problème.
- **Information et sensibilisation:** L'accent est mis sur des activités pédagogiques en classe et la sensibilisation de tous : parents, enfants, enseignants et partenaires de l'école.
- **Suivi et évaluation:** L'ATE suit la mise en place des recommandations, effectue un bilan final et propose une évaluation et des améliorations.



Illustration 10: les enfants désignent sur la carte le trajet qu'ils empruntent jusqu'à l'école et indiquent les passages dangereux (source de la photo ©bureau conseil ATE, Genève).

La particularité des plans de mobilité scolaire de l'ATE réside dans sa méthode interactive. Les différents acteurs sont impliqués dans le processus de A à Z. Ils ont la possibilité d'apporter leurs connaissances, d'exprimer leurs attentes et de faire part de leurs craintes à chaque étape de l'élaboration du plan de mobilité. Toutes les personnes ont de la sorte accès au concept et sont impliquées dans le processus de décision, ce qui facilite la mise en œuvre des différentes mesures proposées concernant l'aménagement du territoire. Les interventions importantes (adaptation des infrastructures et constructions) sont en principe réalisées par étape. C'est pourquoi il est essentiel de travailler avec le soutien de tous les acteurs et des différents services impliqués.

Informations complémentaires:

www.mobilitesscolaire.ch

Bureau-Conseil VCS
Françoise Lanci –Montant, Bureau-conseil@ate.ch
18, rue de Montbrillant
1201 Genève

7 Informations complémentaires

Documents:

- Etude OFROU: La circulation du point de vue des enfants: Les trajets scolaires des élèves du primaire en Suisse, étude SVI, 2010.
- Bulletin Rue de l'Avenir, Plans de mobilité – pour les écoles aussi, bulletin 04/2012
- Analyse Schulwegsicherheit Muri Gümliigen und Verkehr Steiner (en allemand)
- Documentation bpa Enfants sur le chemin de l'école
- Brochure du bpa « Enfants sur le chemin de l'école » avec une liste de contrôle en page 9.
- Brochure de la Mobilité piétonne Suisse, Zumutbarkeit Schulweg (en allemand) (FB_2014_06)
- OFROU, Manuel de planification des réseaux de cheminements piétons, Guide de recommandations de la mobilité douce n° 14
- Mobilité piétonne en Suisse et Fonds de la sécurité routière (FSR) - L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école

Informations complémentaires sur le web:

- www.ate.ch; une page d'informations de l'Association transports et environnement
- www.pedibus.ch
- bpa prise de position Pédibus
- Walk to school <http://www.walktoschool.ch>
- Bike to school <http://www.bike2school.ch>
- Exemple dans le Tessin: http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-allen-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_2002
- <http://www.mobilservice.ch/de/home/praxis/gemeinde-bewegt-1356.html>