

VCS-Fachtagung „Erlebnis Schulweg“ Planung und Umsetzung sicherer Schulwege

Kinder sollten zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gehen. Denn auf dem Weg zur Schule oder zum Kindergarten erwerben sie wichtige verkehrliche und soziale Kompetenzen und stärken ihre Gesundheit und das Wohlbefinden. Das «Erlebnis Schulweg» ist also wichtig für die Entwicklung der Kinder. Doch der Schulweg birgt auch Gefahren. Die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg ist bei Eltern daher ein Dauerthema. Doch das sogenannte "Eltern-Taxi" trägt wohl am wenigsten zu einem sicheren, erlebnisreichen und gesunden Schulweg der Kinder bei. An der VCS-Fachtagung "Erlebnis Schulweg" am 3. November 2010 in Fribourg waren sich die ca. 160 Fachleute einig, dass nur ein ganzheitlicher Ansatz mit der Beteiligung aller Akteure zum Ziel führen kann: Entschärfung gefährlicher Stellen, Tempo-30-Zonen, Linksabbiegespuren für Velos, Schulungen der Kinder, Beratung der Eltern, etc. In vielen hochstehenden Referaten und Diskussionen wurden dazu die neuesten Erkenntnisse und mögliche Lösungsansätze ausgetauscht. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Alle Präsentationen werden ab 8. November 2010 hier verfügbar sein:
Verkehrs-Club der Schweiz VCS

www.schulwegtagung.ch
www.verkehrsclub.ch

Colloque ATE «Le chemin de l'école: une aventure» Planification et réalisation de chemins de l'école sécurisés

Les enfants devraient se rendre à l'école à pied ou à vélo. En effet, c'est sur le chemin de l'école ou du jardin d'enfants qu'ils acquièrent d'importantes compétences sociales et en matière de circulation routière, et qu'ils renforcent leur santé et leur bien-être. Cette «aventure» est donc fondamentale pour leur développement, mais est exposée à un certain nombre de dangers. La sécurité des enfants sur le chemin de l'école est une préoccupation permanente des parents. Mauvaise réponse à ce souci, les «parents-taxis» constituent l'antithèse et un obstacle à un chemin d'école sûr, stimulant et sain. Lors du colloque ATE «Le chemin de l'école: une aventure» du 3 novembre 2010 à Fribourg, quelques 160 spécialistes ont partagé le point de vue selon lequel seule une approche globale et incluant tous les acteurs permet d'atteindre les objectifs: élimination des points dangereux, zones 30, aides à la bifurcation, formation des enfants, conseils aux parents, etc. Les nombreuses conférences et discussions de qualité ont permis d'échanger les dernières connaissances et exemples de solutions à ce sujet. (Langues: français et allemand)

Pour plus d'informations:

Toutes les présentations du colloque seront disponibles ici dès le 8 novembre:
Association Transports et Environnement ATE

www.colloque-ate.ch
www.ate.ch

04.11.2010

Colloque ATE «Le chemin de l'école: une aventure»

Le chemin de l'école: bien plus qu'un simple trajet

Fribourg, le 3 novembre 2010

Pour un enfant, le chemin de l'école est bien plus qu'un simple trajet entre la maison et son établissement scolaire. C'est là qu'il fera ses premiers pas vers l'indépendance et apprendra à évoluer en sécurité dans l'espace routier. Mercredi, à l'occasion du colloque ATE «Le chemin de l'école: une aventure», quelque 160 expertes et experts ont discuté de la façon dont les itinéraires scolaires sécurisés doivent être planifiés et réalisés.

La sécurité des enfants sur le chemin de l'école est une préoccupation constante chez les parents. Avec l'introduction d'Harmos, le concordat sur l'harmonisation de la scolarité, le sujet prend une nouvelle dimension, car les petits iront désormais en première enfantine dès l'âge de quatre ou cinq ans. La question de la sécurité sur le chemin de l'école est donc plus d'actualité que jamais.

Lors du colloque «Le chemin de l'école: une aventure», les spécialistes ont convenu que le secret de la réussite tient à une approche globale. Éliminer les endroits potentiellement dangereux, créer des zones 30 ou mettre en place des «tourner-à-gauche indirects» pour les cyclistes: toutes ces mesures peuvent fortement contribuer à rendre le chemin de l'école plus sûr pour les enfants. Ceux-ci doivent toutefois apprendre le bon comportement dans l'espace routier.

Les différents acteurs impliqués comme les cantons, les communes, les établissements scolaires, la police, les planificateurs des transports et les parents sont tenus de s'engager clairement pour sécuriser le chemin de l'école: telle pourrait être la synthèse de ce colloque. Seule une collaboration de toutes les parties peut amener de bonnes solutions, porteuses d'avenir.

Les mesures isolées ont peu d'effet, a rappelé Claude Morzier, conseiller en mobilité auprès du Bureau de prévention des accidents. Il faut inventorier les dangers potentiels sur tous les itinéraires entre la maison et l'école, selon les différents moyens de transport. Pascal Regli, de Mobilité piétonne, a plaidé pour des structures spatiales adaptées aux enfants.

Ruth Kaufmann-Hayoz, directrice de l'Institut de coordination interfacultés pour l'écologie générale de l'Université de Berne, a présenté en exclusivité à Fribourg son étude «Le trafic du point de vue des enfants». Elle y développe des perspectives pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école.

L'auteure a souligné à quel point il est essentiel que les enfants parcourent le chemin de l'école en toute indépendance, que ce soit à pied ou à vélo. C'est à cette seule condition qu'ils peuvent acquérir les aptitudes nécessaires dans le trafic routier. Pendant ces déplacements, ils renforcent avec leurs camarades des compétences sociales comme la capacité de communication, l'empathie, l'affirmation de soi ou la serviabilité.

Là où le chemin de l'école est dangereux pour les enfants, le Pédibus développé par l'ATE constitue une alternative importante, comme l'a expliqué Françoise Lanci-Montant, coordinatrice de Pédibus Romandie à l'ATE. Les élèves font le trajet à pied, accompagnés d'une personne adulte, et apprennent ainsi à gérer des situations délicates.

Pour toute information supplémentaire:

Christine Steinmann, responsable sécurité de trafic ATE, tél. 079 331 84 32

Gerhard Tubandt, porte-parole de l'ATE, tél. 058 611 62 52 ou 079 708 05 36

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
tél. 0848 611 613, fax 0848 611 612, CCP 49-1651-0
www.ate.ch, ate@ate.ch

Lieu du colloque

Auditorium Joseph Deiss, Université de Fribourg, Pérolles II, Bd de Pérolles 90, 1700 Fribourg

Pour s'y rendre

- > Depuis la gare CFF: lignes de bus TPF 1 (Marly-Gerine), 3 (Pérolles) ou 7 (Cliniques) jusqu'à l'arrêt «Charmettes».
- > Traverser le Boulevard de Pérolles avant le rond-point et suivre la route sortant de la ville.
- > Le premier long complexe d'immeubles à gauche est le siège de Pérolles II.
- > Il faut compter environ 15 minutes pour se rendre de la gare CFF à l'Auditorium Joseph Deiss.

www.unifr.ch/map/de/perolles.php

Langue du colloque

Allemand et français, selon la langue maternelle de l'intervenant(e) (sans traduction simultanée)

Documentation et projections en allemand et en français

Droits d'inscription

Tarif normal	Fr. 280.—
Membres ATE	Fr. 240.—
Etudiants	Fr. 120.—

Vous trouverez plus d'informations sur

www.colloque-ate.ch

Avec le soutien de



Colloque ATE

Le chemin de l'école: une aventure

Planification et réalisation de chemins de l'école sécurisés

Mercredi 3 novembre 2010, Université de Fribourg

www.colloque-ate.ch

Parrainage



EDK | CDIP | CDPE | CDEP |

Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren
Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique
Conferenza svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione
Conferenza svizra dals directurs chantunals da l'educaziun publica

Avec le soutien de



verkehrsteiner ag



Introduction

Les enfants devraient si possible se rendre à l'école à pied ou à vélo. Sur le chemin de l'école ou de l'école enfantine, ils acquièrent d'importantes compétences leur permettant de se sentir à l'aise.

- > **Compétences dans la circulation:** dans un environnement familial, les enfants apprennent à relever les défis du trafic routier.
- > **Compétences sociales:** les enfants apprennent à être indépendants et responsables, cultivent l'amitié et découvrent leur environnement.
- > **Santé:** les enfants bougent chaque jour en plein air. Ils sont plus performants et en meilleure santé.

Le chemin de l'école est donc important pour le développement de l'enfant. Mais il comporte des dangers. Les enfants figurent parmi les usagers de la route à risque. Chaque année, 2000 enfants sont victimes d'un accident en Suisse. Conséquence: beaucoup de parents les conduisent à l'école en voiture. A tort.

Le colloque de l'ATE «Le chemin de l'école: une aventure» veut montrer à quoi ressemble un trajet idéal du point de vue de la technique du trafic, de la psychologie de l'enfant et de la santé:

- > Comment inciter les enfants à se rendre davantage à l'école à pied ou à vélo?
- > Que doivent prendre en compte les autorités en planifiant les espaces de circulation et les chemins de l'école?
- > Quelles sont les conséquences des nouvelles structures scolaires (HarmoS, fusion d'écoles, libre choix de l'établissement scolaire) sur les trajets vers l'école?

Objectif du colloque

Le colloque se penche sur le sujet du «chemin de l'école» et propose des solutions issues de la théorie et de la pratique. Le savoir transmis permet aux acteurs impliqués de réaliser des chemins sains et sans danger.

Public cible

Le colloque s'adresse à toutes celles et à tous ceux qui sont confrontés à la conception et la mise en place de chemins de l'école; les employés administratifs des secteurs formation, sécurité, enseignement, urbanisme, planification du trafic, bâtiment; conseillers et responsables en planification et en sécurité, éducateurs en trafic et corps enseignant.

Organisation

- > ATE Association transports et environnement
- > Patronage de la Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique CDIP
- > Avec le soutien du bpa – Bureau de prévention des accidents

Programme de la journée

9h00	Accueil avec café et croissants	
9h30	Isabelle Chassot, conseillère d'Etat (FR), présidente de la CDIP Ouverture et discours de bienvenue	F

Contexte général, aspects de la mobilité enfantine

9h45	Prof. Ruth Kaufmann-Hayoz, psychologue, Institut de coordination interfacultés pour l'écologie générale (IKAÖ), Université de Berne Les transports du point de vue des enfants – sur les chemins de l'école primaire en Suisse	D
10h15	Claude Morzier, bpa – Bureau de prévention des accidents Sécurité sur le chemin de l'école selon le bpa	F
10h45	Jardin d'enfants de Hellbühl: Intermezzo	D
11h00	Pascal Regli, Mobilité piétonne L'enfant dans le trafic: à pied	D
11h20	Pause	
11h45	Romeo Wälti, instructeur de la circulation, Police cantonale de Berne Education routière à l'école	D
12h05	Anne-Claude Demierre, conseillère d'Etat (FR), en charge de la Direction de la santé et des affaires sociales Le chemin de l'école sous l'angle politique	F
12h20	Synthèse de la matinée	D, F
12h30	Repas-buffet	

Sécurité sur le chemin de l'école: planification, exemples pratiques et approches

13h30	Quinta Schneider, Promotion Santé Suisse Espaces propices à l'activité physique des enfants, projet intégré aux programmes d'action cantonaux	D
14h00	Françoise Lanci-Montant, Bureau-Conseil ATE Genève Pédibus Romandie	F
14h30	Marianne Fässler, Pro VELO «bike2school» ou à vélo sur le chemin de l'école	D
15h00	Pause	
15h30	Rolf Steiner, Bureau Verkehrsteiner, Berne Analyses à la vidéo des opportunités et des risques sur le chemin de l'école	D
15h50	Ernst Soltermann, Administration des bâtiments, Muri bei Bern Rolf Albisser, Bureau Verkehrsteiner, Berne Le défi HarmoS – 110 emplacements problématiques à Muri bei Bern	D
16h20	J. Lauwers et K. Sollberger, Forum des parents «Sur les chemins de STANS!», des chemins sans risque pour les enfants?	D
16h40	Synthèse de l'après-midi, rétrospective et perspectives	D, F
17h00	Clôture, suivie d'un apéritif	

Animation de la journée: Caroline Beglinger, ATE
Lors de chaque intervention, cinq minutes sont prévues pour poser des questions.

Colloque ATE

Le chemin de l'école: une aventure

Planification et réalisation de chemins de l'école sécurisés

Mercredi 3 novembre 2010, Université de Fribourg

www.colloque-ate.ch



Parrainage



EDK | CDIP | CDPE | CDEP |

Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren
Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique
Conferenza svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione
Conferenza svizra dals directurs chantunals da l'educaziun publica

Avec le soutien de





Éditorial

Chère participante, cher participant,

Pour un enfant, le chemin de l'école est bien plus qu'un simple trajet entre la maison et son établissement scolaire: c'est un terrain d'expériences, un voyage riche de découvertes, les premiers pas vers l'indépendance, un monde en soi. Ce parcours apprend aux enfants à évoluer en sécurité dans l'espace routier, à nouer des amitiés et à acquérir de précieuses connaissances.

Avec l'introduction d'HarmoS – le concordat sur l'harmonisation de la scolarité – le chemin de l'école prend une nouvelle dimension. Les petits iront désormais en première enfantine dès quatre ou cinq ans. Cela revêt une grande importance, car le fait de parcourir le trajet à pied ne représente pas seulement un défi et un enrichissement dans la vie des enfants, mais aussi des risques. Chaque année, elles et ils sont environ 2000 à subir un accident dans l'espace routier.

Pour que les enfants n'aient pas besoin d'une nuée d'anges gardiens...

Alors, comment rendre le trajet plus sûr afin que même les jeunes enfants puissent aller autant que possible à l'école à pied ou, plus tard, à vélo? Bien sûr, les communes sont tenues de prendre les mesures préventives adéquates, par exemple des améliorations de l'infrastructure ou l'élimination des endroits potentiellement dangereux. Des mesures comme des «tourner-à-gauche indirects» pour les cyclistes, ou l'introduction de zones limitées à 30 km/h, peuvent contribuer de manière significative à la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Mais c'est loin d'être suffisant.

En plus de telles mesures infrastructurelles, il faut un engagement clair de toutes les parties impliquées pour que le chemin de l'école soit sûr et instructif, aussi pour les plus petits. Il faut également la volonté d'apprendre aux enfants à se comporter dans le trafic routier et à y devenir autonomes, avec des mesures organisationnelles comme des accompagnatrices et accompagnateurs ou des lignes de Pédibus. C'est ainsi que l'on pourra éviter que de plus en plus de trajets soient effectués dans la voiture des parents. Il est nécessaire que les différentes parties coopèrent et s'engagent pour une approche globale. Seule la collaboration entre les cantons, les communes, les écoles, la police, les planificateurs des transports et les parents peut aboutir à de bonnes solutions, porteuses d'avenir.

Avec ses partenaires et avec ce colloque, l'ATE veut proposer une nouvelle façon de penser et de voir, orientée vers les enfants, en matière de planification du trajet entre la maison et l'école. L'objectif est que vous et nous sachions toutes et tous que le chemin de l'école est et restera une expérience que nous pouvons offrir à nos enfants.

Je souhaite à toutes et à tous un colloque très intéressant, avec des discussions constructives.

Caroline Beglinger
Responsable Domaine Politique des transports ATE



Introduction

Les enfants devraient si possible se rendre à l'école à pied ou à vélo. Sur le chemin de l'école ou de l'école enfantine, ils acquièrent d'importantes compétences leur permettant de se sentir à l'aise.

- **Compétences dans la circulation:** dans un environnement familier, les enfants apprennent à relever les défis du trafic routier.
- **Compétences sociales:** les enfants apprennent à être indépendants et responsables, cultivent l'amitié et découvrent leur environnement.
- **Santé:** les enfants bougent chaque jour en plein air. Ils sont plus performants et en meilleure santé.

Le chemin de l'école est donc important pour le développement de l'enfant. Mais il comporte des dangers. Les enfants figurent parmi les usagers de la route à risque. Chaque année, 2000 enfants sont victimes d'un accident en Suisse. Conséquence: beaucoup de parents les conduisent à l'école en voiture. A tort.

Le colloque de l'ATE «Le chemin de l'école: une aventure» veut montrer à quoi ressemble un trajet idéal du point de vue de la technique du trafic, de la psychologie de l'enfant et de la santé:

- Comment inciter les enfants à se rendre davantage à l'école à pied ou à vélo?
- Que doivent prendre en compte les autorités en planifiant les espaces de circulation et les chemins de l'école?
- Quelles sont les conséquences des nouvelles structures scolaires (HarmoS, fusion d'écoles, libre choix de l'établissement scolaire) sur les trajets vers l'école?

Objectif du colloque

Le colloque se penche sur le sujet du «chemin de l'école» et propose des solutions issues de la théorie et de la pratique. Le savoir transmis permet aux acteurs impliqués de réaliser des chemins sains et sans danger.

Public cible

Le colloque s'adresse à toutes celles et à tous ceux qui sont confrontés à la conception et la mise en place de chemins de l'école; les employés administratifs des secteurs formation, sécurité, enseignement, urbanisme, planification du trafic, bâtiment; conseillers et responsables en planification et en sécurité, éducateurs en trafic et corps enseignant.



Programme de la journée

9h00	Accueil avec café et croissants	
9h30	Isabelle Chassot, conseillère d'Etat (FR), présidente de la CDIP Ouverture et discours de bienvenue	F
Contexte général, aspects de la mobilité enfantine		
9h45	Prof. Dr. Ruth Kaufmann-Hayoz, psychologue, Institut de coordination interfa- cultés pour l'écologie générale (IKAÖ), Université de Berne Les transports du point de vue des enfants – sur les chemins de l'école pri- maire en Suisse	D
10h15	Claude Morzier, bpa – Bureau de prévention des accidents Sécurité sur le chemin de l'école du point de vue du bpa	F
10h45	Jardin d'enfants de Hellbühl: Intermezzo	
11h00	Pascal Regli, Mobilité piétonne Les enfants dans le trafic – à pied	D
11h20	Pause	
11h45	Romeo Wälti, instructeur de la circulation, Police cantonale de Berne Education routière à l'école	D
12h05	Anne-Claude Demierre, conseillère d'Etat (FR), en charge de la Direction de la santé et des affaires sociales Expérience sur le chemin de l'école: une problématique de sécurité et de santé publique	F
12h20	Synthèse de la matinée	D, F
12h30	Repas-buffet	
Sécurité sur le chemin de l'école: planification, exemples pratiques et approches		
13h30	Quinta Schneiter, Promotion Santé Suisse Espaces propices à l'activité physique des enfants, projet intégré aux pro- grammes d'action cantonaux	D
14h00	Françoise Lanci-Montant, Bureau-Conseil ATE Genève Une initiative dynamique: le Pédibus	F
14h30	Marianne Fässler, Pro VELO «bike2school» ou à vélo sur le chemin de l'école	D
15h00	Pause	
15h30	Rolf Steiner, Bureau verkehrssteiner ag Berne Analyses à la vidéo des opportunités et des risques sur le chemin de l'école	D
15h50	Ernst Soltermann, Administration des bâtiments, Muri bei Bern Rolf Albisser, Bureau verkehrsteiner ag Berne Le défi HarmoS – 110 emplacements problématiques à Muri bei Bern	D
16h20	J. Lauwers et K. Sollberger, Forum des parents Stans «Sur les chemins de STANS!», des chemins sans risque pour les enfants?	D
16h40	Synthèse de l'après-midi, rétrospective et perspectives	D, F
17h00	Clôture, suivie d'un apéritif	

Lors de chaque intervention, cinq minutes sont prévues pour poser des questions.



Rapporteuses et rapporteurs

<i>Nom / Prénom</i>	<i>Organisation</i>	<i>Lieu</i>	<i>Fonction</i>
Albisser Rolf	verkehrsteiner ag	Berne	Responsable de projet
Chassot Isabelle	Conseillère d'Etat (FR)	Fribourg	Présidente de la CDIP
Demierre Anne-Claude	Conseillère d'Etat (FR)	Fribourg	Directrice de la DSAS
Fässler Marianne	Pro VELO	Berne	Responsable de projet «bike2school»
Kaufmann-Hayoz Ruth Prof. Dr.	Université de Berne	Berne	Directrice de l'institut de coordination interfacultés pour l'écologie générale (IKAÖ)
Lanci-Montant Françoise	Bureau-Conseil ATE Genève	Genève	Coordinatrice Pédibus
Lauwers Jozef	Forum des parents Stans	Stans	
Morzier Claude Ing. civil dipl. EPF	bpa – Bureau de prévention des accidents	Berne	Conseiller Technique de la circulation
Regli Pascal	Mobilité piétonne	Zurich	Responsable de projet
Schneiter Quinta	Promotion Santé Suisse	Berne	Responsable de projet Modules
Sollberger Kasi	Forum des parents Stans	Stans	
Soltermann Ernst	Administration des bâtiments Muri bei Bern	Muri b. Bern	Chef environnement & trafic
Steiner Rolf	verkehrsteiner ag	Berne	Chef d'entreprise
Wälti Romeo	Police cantonale de Berne	Berne	Instructeur de la circulation

Présentation

<i>Nom / Prénom</i>	<i>Organisation</i>	<i>Lieu</i>	<i>Fonction</i>
Beglinger Caroline	ATE Association transports et environnement	Berne	Responsable Domaine Politique des transports

Chargé de projet

<i>Nom / Prénom</i>	<i>Organisation</i>	<i>Lieu</i>	<i>Fonction</i>
Steinmann Christine	ATE Association transports et environnement	Berne	Responsable Projets Sécurité routière

Téléphone 058 611 62 63 / e-mail: christine.steinmann@ate.ch



Liste des participants

<i>Nom / Prénom</i>	<i>Organisation</i>	<i>Lieu</i>	<i>Fonction</i>
Achermann Yvonne	Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu	Bern	Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Amez-Droz Natascha	Touring Club Suisse	Vernier / Genf	Verantwortliche Verkehrserziehung
Amor Rabia	Conseil d'établissement scolaire Neuchâtel	Neuchâtel	
Anderfuhren Ueli	Tiefbauamt Teufen AR	Teufen AR	Gemeindeingenieur
Baggenstoss Martin	Tiefbauamt Kanton Schaffhausen	Schaffhausen	
Baldi Gabrio	Canton Ticino	Bellinzona	Collaborateur scientifique
Ballmann Pierre	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern	Projektleiter Verkehrstechnik
Bamert M. Andreas	VCS-Sektion Schwyz	Tuggen	Vorstand Sektion Schwyz
Baumann Toni	Kantonspolizei Uri	Altdorf	RC Verkehrsinstruktion
Bäumler Ruth	Planungsbüro Jud AG	Zürich	
Belser Brigit	Schule Zollikon	Zollikon	Schulpflege
Bernardoni Sebastiano	Citec Ingénieurs Conseil SA	Genève	Consultant
Bexen Christian	Berz Hafner + Partner AG	Bern	Projektleiter
Bieri Heinz	Kantonspolizei Bern	Konolfingen	Verkehrsinstruktor
Bieri Jakob	Gemeinde Köniz	Köniz	Projektleiter
Biner Ramchan Raffael	Kanton Bern	Burgdorf	Projektleiter Verkehrstechnik
Bitterli Denis Marcel	Schule Biel-Benken	Biel-Benken	Schulleiter
Blanc Patrice	Etat de Neuchâtel	Neuchâtel	Inspecteur de la signalisation et circulation routière
Blättler Richard	Tiefbauamt Kanton NW	Stans	
Bolomey Haenssler Barbara	Etat de Vaud	Lausanne	Coneillère en développement organisationnel
Borel Evelyne	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	Basel	Projektmitarbeiterin
Bornand Jean-Louis	Commune d'Ollon	Ollon	Municipal
Braun Markus	Polizei Stäfa	Stäfa	Stv. Polizeichef
Bürgy-Schubnell Christa	Gemeinderat Wünnewil-Flamatt	Flamatt	Schulpräsidentin
Chassot Bernard	Police de la Ville de Neuchâtel	Neuchâtel	Responsable de la circulation
Chinelli Domenico	Police d'Ollon	Ollon	Délégué BPA à la sécurité
Cottet Laetitia	Etat de Genève – DCTI	Genève	Architecte
Crettenand Gilles	Centre Alimentation et Mouvement – VS	Sion	Coordinateur en promotion de la santé
Daverio Roberto A.	Ville de Genève	Genève	Ingénieur en transports
De Meuron Andrea	Büro Rundum mobil	Thun	Projektleiterin
Defuns Daniel	Kantonspolizei Zürich	Zürich	
Degoumois Fabienne	Centre Alimentation et Mouvement – VS	Sion	Coordinatrice Pédibus VS
Delmonico Audrey	Ligues de la santé	Chavannes-p.-Renens	Responsable de projet
Döbeli Dominik	Kanton Solothurn	Solothurn	Projektleiter
Dörnenburg Klaus	Sigmaplan AG	Bern	Planer
Dreyer Oliver	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern	Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr
Dubois Magali	Bureau de prévention des accidents bpa	Bern	Chargée de communication
Egger Jean-Pierre	Primarschule Zwingen	Zwingen	Vizepräsident Schulrat
Erni Andreas	Luzerner Polizei	Sursee	Chef Verkehrsinstruktion
Felber Stefan	Schulrat Biel-Benken	Biel-Benken	AG Verkehr
Fivaz Blaise	Ville La Chaux-de-Fonds	La Chaux-de-Fonds	Chef de service
Forster Max	Stadt Wil	Wil	
Forster Regula	Stadt Winterthur	Winterthur	Projektleiterin «Raum für Bewegung und Sport»
Frey Monique	VCS-Sektion Luzern	Luzern	Geschäftsleiterin Sektion Luzern
Fricker Isabel	Erziehungsdepartement Basel-Stadt	Basel	Kinderbeauftragte
Furrer Robert	VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell	St. Gallen	Geschäftsleiter Sektion SG/App.



Geering Günther	KSP Glattal	Zürich	Präs. Schulwegsicherung
Graf Beatrice	Pro Velo	Schaffhausen	Geschäftsführerin
Gräni Erwin	Luzerner Polizei	Sursee	Verkehrsinstruktor
Gruber Karl	Stadt Zürich	Zürich	Projektleiter
Haug Ruedi	Gemeindeverwaltung Stäfa	Stäfa	Leiter Fachbereich Sicherheit
Hiltebrand Moritz	stadt raum verkehr, Birchler + Wicki	Zürich	Sachbearbeiter
Hinrikson Stefan	Kantonspolizei Thurgau	Frauenfeld	Verkehrsinstruktor
Hürlimann Franz	Stadt Sursee	Sursee	Sachbearbeiter Tiefbau/Verkehr
Hüttenmoser Marco	Netzwerk Kind und Verkehr	Muri	Koordinator
Illli Heinz	Stadt Dietikon	Dietikon	Sicherheits- und Gesundheitsvorstand
Iseli Patrick	Ville de Porrentruy	Porrentruy	Travaux publics / Dessinateur génie civil
Jost Christian	Kantonspolizei Bern	Bern	Verkehrsinstruktor
Judt Thomas	Planungsamt Stadt Thun	Thun	Projektleiter
Jungo Gisèle	Bundesamt für Gesundheit BAG	Bern	Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Kauffmann Virginie	Büro für Mobilität AG	Bern	Projektleiterin
Kaufmann Felix	Etat de Fribourg	Fribourg	Resp. transports scolaires
Kernen Jean-Luc	Ville La Chaux-de-Fonds	La Chaux-de-Fonds	Directeur
Kiener Stefan	Bundesamt für Strassen ASTRA	Ittigen	Projektleiter
Komatzi Lippmann Michèle	Schule Erlenbach	Erlenbach / ZH	Elternratsdelegierte
Krautkraemer Stefan	Elternrat Aarwangen	Aarwangen	Leiter Projektgruppe Schulwegsicherung
Lampart Christoph	Bezirk Küssnacht am Rigi	Küssnacht am Rigi	Raum- und Verkehrsplaner
Lang Tom	Stadt Biel	Biel	Leiter Zentrale Dienste Schule & Sport
Lehmann Christian	Gemeinde Lyss	Lyss	Abteilungsleiter
Leippert Anouk	Canton du Jura	Delémont	
Leyvraz Anne-Claude		Chailly	
Lippuner Christoph	Ernst Basler + Partner AG	Zürich	Projektleiter
Lippuner Marcel	Tiefbauamt Stadt Zürich	Zürich	Projektleiter
Lütold Ursula	Koch + Partner	Laufenburg	Bauverwalterin
Lütolf Ibolyka	Einwohnergemeinde Cham	Cham	Verkehrstechnik
Manz Barbara	Kindergarten/Primarschule Münchenstein	Münchenstein	Schulleitung
Marmier Marco	Police Municipale du Grand-Saconnex	Le Grand-Saconnex	
Meyer Heidi	Bundesamt für Strassen ASTRA	Bern	
Milone Antonio	Einwohnergemeinde Cham	Cham	Projektleiter Verkehr
Möckli Rolf	Einwohnergemeinde Jegenstorf	Jegenstorf	Stv. Bauverwalter
Monney Florent	Ville de Genève	Genève	Collaborateur technique
Morgenthaler Heinz	Police de la Ville de Neuchâtel	Neuchâtel	Responsable éducation routière
Moser Martina	Gemeinde Freienbach	Pfäffikon	Leiterin Jugendkontaktstelle
Muller Pascal	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	Basel	Zeichner
Nagel-Petrucci Paola	Bureau-Conseil ATE	Genève	Chef de projet
Neubert Anke	Schule Buchs	Buchs	Mitglied Schulkommission
Neuhaus Patrick	Stadt Wetzikon	Wetzikon	Stadtplaner
Niederer Andreas	Roland Müller Küssnacht AG	Küssnacht	Verkehrsplaner
Noack Dorina	Stadt Bern	Bern	Projektleiterin/Verkehringenieurin
Noël Fabien	Ville de Fribourg	Fribourg	
Paillard Roger	Stadt Schaffhausen	Schaffhausen	Bereichsleiter Bildung
Planzer Beat	Baudirektion Uri	Altdorf	Projektleiter
Plüss Stefan	TCS Sektion Bern	Ittigen	Schulungsleiter
Pochon Mathieu	Fussverkehr Schweiz	Zürich	
Rappo Bruno	Kantonspolizei Freiburg	Granges-Paccot	Chef-Stv. Verkehrserziehung



Colloque ATE «Le chemin de l'école: une aventure»

Rebetez François	Municipalité de Porrentruy	Porrentruy	Dir. Travaux publics / Urbanisme / Environnement
Remy François	Commune de Bulle	Bulle	Agent de police communale
Rohrer Norbert	Gemeinde Stansstad	Stansstad	Gemeinderat
Roth-Zeltner Denise	Zeltner Ingenieure AG	Belp	Raumplanerin
Rothlin Markus	Gemeinde Freienbach	Pfäffikon	Schulratsmitglied
Rouiller Alain	Bureau-Conseil ATE	Genève	Responsable Bureau-Conseil ATE
Rudin Daniel	Stadtbauamt Aarau	Aarau	Projektleiter Verkehrsplanung
Rufer Erika	Pädagogische Hochschule SG	Sargans	Dozentin
Ruff Kurt	Gemeinde Langnau i.E.	Langnau i.E.	
Schild Peter	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen	Programmleiter Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK
Schmid Christoph	Gemeinde Schwyz	Schwyz	Abteilungsleiter Tiefbau
Schmid Hans	Stadt Sursee	Sursee	
Schmid Heinz	Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun	Projektleiter
Schnegg Susann	Schule Richterswil	Richterswil	Schulpflege
Schnetzler Kai	Kanton Aargau	Aarau	Projektleiter Verkehrssicherheit
Schwerzler Anna	Klimabündnis Tirol	Innsbruck	Geschäftsführerin
Sele Georg	VCL Verkehrs-Club Liechtenstein	Vaduz	Präsident
Sprenger Claudine	Spiel mit Raum	Wetzikon	
Stäheli Andreas	Pestalozzi & Stäheli	Basel	
Steger Albert	Stadtpolizei Dietikon	Dietikon	Polizeichef-Stellvertreter
Stucki Adrian	Strittmatter Partner AG	St. Gallen	Sachbearbeiter Verkehrsplanung
Terrani Christina	GMT-SI	Bioggio	Geschäftsleiterin
Tissot Jean-Claude	Commune de Bulle	Bulle	Chef de la police communale
Treier Priska	Schule Richterswil	Richterswil	Schulverwaltung
Uebersax Barbara	Gemeinde Wittinsburg	Wittinsberg	Gemeinde- und Schulrätin
Van der Klink Anne-Chantal	Etat de Vaud	Lausanne	Conseillère en développement organisationnel
Voruz Eric		Morges	
Vuitel Carine	Service de la santé publique	Fribourg	Collaboratrice scientifique universitaire
Wälchli Philipp	Gemeinde Riehen	Riehen	
Walder Stefan	Kanton Zürich	Zürich	Projektleiter
Weber Adrian	B+S Ingenieur AG	Bern	Bauingenieur/Verkehrsplaner
Wegmann Simon	Suter ▪ von Känel ▪ Wild ▪ AG	Zürich	Projektleiter
Weissert Martin	Kantonspolizei Zürich	Zürich	
Wermelinger Hug Anita	Elternforum Uetikon am See	Uetikon am See	
Wicki Stephan	Gemeinde Triengen	Winikon	Gemeinderat
Widrig Tobias	Gemeinde Meggen	Meggen	Projektleiter
Wiederkehr Roland	Stiftung Road Cross	Zürich	Projektleiter
Wild Martin	Stadtpolizei Zürich	Zürich	Verkehrsinstruktor
Wuffli Sherom	Regionalpolizei Zofingen	Zofingen	Verkehrsinstruktorin
Wünsch Alexander	Glaser Saxer Keller AG	Bottmingen	Ingenieur
Wyss Stefan	Bundesamt für Sport BASPO	Magglingen	Programmleiter schule.bewegt
Zaccaria Catherine	Ville de Lausanne	Lausanne	Coordinatrice des Pédibus de Lausanne
Zemp Ernst	Zuger Polizei	Zug	
Zürcher Tonja	VCS-Sektion beider Basel	Basel	
Zurschmiede Jonas	Basler & Hofmann	Zollikofen	Projektleiter
Zutter Stefanie	Regionalpolizei Zofingen	Zofingen	Verkehrsinstruktorin



Résumé des exposés

Les présentations PowerPoint sont disponibles
sur www.colloque-ate.ch





Les transports du point de vue des enfants – sur les chemins de l'école primaire en Suisse

Prof. Dr. Ruth Kaufmann-Hayoz, psychologue, Institut de coordination interfacultés pour l'écologie générale (IKAÖ), Université de Berne.

L'exposé se base principalement sur un projet de recherche interdisciplinaire¹, mené en 2008/09 sur mandat de l'Office fédéral des routes. Le projet visait à contribuer à une meilleure prise en compte des attentes et besoins des enfants dans la planification des aménagements routiers – l'accent étant mis sur le chemin de l'école parcouru par les élèves de degré primaire. Le travail a consisté à étudier la littérature sur le sujet, à effectuer un sondage représentatif auprès des parents dans toute la Suisse et à mener trois études de cas auprès d'écoles de Suisse alémanique (notamment au moyen d'un journal de la mobilité rempli par chaque élève et d'analyses du trafic routier dans le périmètre des écoles). Il a permis d'établir un condensé pratique de résultats d'études de diverses disciplines, de recueillir des données actuelles et représentatives de la Suisse, ainsi qu'une description claire des comportements typiques des élèves de degré primaire. L'exposé présente une sélection de résultats du projet.

Parcourir le chemin de l'école en toute autonomie est traditionnellement une étape de développement à laquelle est «astreint» l'enfant en âge de scolarité (de 5 à 7 ans). Pour l'enfant, le chemin de l'école est bien plus qu'une simple distance à parcourir puisqu'il lui offre découvertes, expériences et enrichissement. Nos recherches montrent que presque tous les élèves apprécient de parcourir le chemin de l'école et de préférence sans la présence d'adultes. C'est principalement en Suisse alémanique que l'on observe un haut degré d'autonomie pour parcourir le chemin de l'école. Sur l'ensemble de la Suisse, près d'un enfant sur cinq est conduit à l'école plusieurs fois par semaine dans la voiture de ses parents. Pour expliquer cette pratique, les parents invoquent principalement des raisons de commodité. Toutefois, on constate que l'attitude générale face au chemin de l'école, les habitudes de mobilité et le souci de sécurité y jouent un rôle latent. Dans les études de cas, la distance à parcourir est apparue comme le facteur principal du transport en voiture. En outre, rien ne semble indiquer que les enfants souvent conduits à l'école en voiture ont moins d'activité physique que les autres pendant leurs loisirs ou encore qu'ils présentent des différences au niveau de la coordination corporelle, du comportement social ou de l'orientation dans l'espace.

La grande majorité, tant des parents que des enfants, estime que le chemin de l'école n'est pas dangereux, même si les enfants se montrent plus positifs. Les analyses techniques et les observations faites montrent également que le chemin de l'école peut être considéré comme sûr. Cependant, il subsiste localement quelques zones à risques pour lesquelles il est nécessaire d'agir. Il s'agit souvent d'endroits où la visibilité est mauvaise pour les enfants.

Pour apprendre aux enfants comment se comporter face à la circulation routière et, notamment, pour aider les petits enfants à franchir les endroits dangereux, des mesures d'appoint telles que Pédibus ou patrouilleurs scolaires ont tout leur sens. Elles ne devraient toutefois pas devenir des dispositifs permanents. Les zones à risques devraient être remodelées de manière à ce que l'enfant puisse les maîtriser seul après une phase d'apprentissage durant laquelle l'accompagnant l'aide à progresser. Le but est que l'enfant acquière le plus rapidement possible son autonomie et non d'augmenter la sécurité par une assistance permanente.

¹ Kaufmann-Hayoz R., Hofmann H., Haefeli U., Oetterli M., Steiner R., Albisser R. (2010). Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. Bern: Bundesamt für Strassen.



Sécurité sur le chemin de l'école du point de vue du bpa

Claude Morzier, Ing. civil dipl. EPF, Conseiller Technique de la circulation, bpa – Bureau de prévention des accidents

La sécurité des enfants sur le chemin de l'école doit être appréhendée de manière globale, et non résulter de résolution de problèmes isolés. L'ensemble des cheminements scolaires doit être examiné, sous l'angle des différents modes de déplacement. Tous les usagers doivent être pris en compte dans leur interaction avec les écoliers.

Environ 2000 enfants entre 0 et 14 ans accidentés chaque année sur les routes. Un sixième environ des accidents d'enfants se situent sur le chemin de l'école. Ce thème est cependant toujours sensible, et les attentes des parents pour l'amélioration de la sécurité sont élevées. Les principaux risques pour les enfants sont, pour ceux de 5 à 9 ans, le déplacement à pied, et de 9 à 14 ans le déplacement à vélo. Dans tous les cas, les traversées de route représentent les endroits les plus dangereux.

Dans l'idéal, la planification des écoles et des nouveaux quartiers d'habitation doit prendre en compte les cheminements scolaires. La planification des éventuelles nouvelles infrastructures scolaires liées à HarmoS doivent également faire l'objet d'une planification adéquate.

Mais le bpa est souvent confronté à des situations existantes, qu'il s'agit d'améliorer. L'analyse de la sécurité sur le chemin scolaire commence par une analyse des itinéraires. Ceux-ci sont identifiés, puis analysés, en fréquentation selon les modes de transport, et les points dangereux sont relevés.

Ces points dangereux sont principalement liés à la durée du trajet, au nombre et aux conditions de traversées ou de changement de direction à gauche (visibilité, trafic, largeur, vitesse, etc.)

Les mesures qui en découlent touchent les infrastructures et relèvent alors de la technique de la circulation (zone 30, traversées de route, modération du trafic). Mais elles sont également de type organisationnel (patrouilleurs, Pedibus) ou influençant le comportement des enfants par l'éducation.

Les délégués sécurité du bpa sont présents dans les communes et sont à la disposition des autorités et de la population, pour donner des conseils ou établir le lien avec les spécialistes du bpa (voir www.bpa.ch sous la rubrique «Sécurité dans les communes»).

Le bpa met aussi à disposition des autorités une documentation abondante, et prodigue des conseils pratiques pour l'ensemble de l'analyse. Il est en mesure de proposer, en collaboration avec tous les intéressés, les mesures adéquates, et un support pour la formation des écoliers et des personnes chargées de cette formation.

Plus d'informations: www.bpa.ch



Les enfants dans le trafic – à pied

Pascal Regli, Mobilité piétonne

Marcher, le moyen de locomotion le plus naturel

La curiosité et le mouvement sont des besoins innés. Ils assurent le développement d'un enfant. Pour qu'ils puissent se déployer, il faut de l'espace, des stimulations extérieures et des impulsions sociales. Marcher plaît aux enfants et pouvoir se déplacer tout seul est indispensable pour devenir une personne autonome.

A pied aujourd'hui

Les domaines publics sont différents aujourd'hui qu'autrefois. Les quartiers résidentiels ont été construits selon les besoins de la circulation routière et chaque place disponible est occupée par une voiture stationnée. Cela a des conséquences:

- «Domestication»: les enfants passent plus de temps à la maison et se déplacent moins souvent.
- «Surf dans les corridors» / «Sautiller sur les îlots»: les enfants passent leur temps libre sur des îles sécurisées (propre appartement, aire de jeu publique, terrain de sport, etc.). Pour pouvoir accéder à ces îles, ils sont le plus souvent accompagnés, parfois en voiture.

Combien à pied?

Heureusement, les enfants se déplacent souvent encore à pied. Environ 52% de tous les trajets et 70% des chemins de l'école sont exclusivement parcourus à pied. Cette part est restée étonnamment stable au fil des ans.

Sur 450'000 élèves entre 6 et 12 ans qui ont un chemin de l'école à parcourir, il est évident que la sécurisation du trajet constitue un sujet important. Mais il ne faut pas oublier que cela ne représente qu'un fragment de la mobilité globale des enfants. Une analyse des accidents survenus dans le canton de Zurich a révélé qu'un tiers des accidents se produisent sur le chemin de l'école et deux tiers pendant leurs loisirs.

Interaction Enfant ↔ Trafic

Lorsque nous nous soucions de la sécurité et d'un développement sain de nos enfants, il ne faut pas considérer les chemins de l'école isolément mais plutôt rechercher des structures (du trafic) adaptées aux enfants. Il existe aujourd'hui des preuves qui confirment que le trafic n'a pas seulement une grande influence directe sur le développement des enfants à travers une mise en péril mais aussi indirecte.

Exemples:

- En ville, plus d'un quart des enfants de moins de 5 ans n'a pas le droit de quitter seul le domicile. Dans les zones rurales, c'est même un tiers qui n'a pas le droit de quitter seul le domicile et le jardin.
- Les enfants de «mauvais» contextes d'habitat sont jugés nettement plus mal par leur maîtresse par rapport à leurs aptitudes sociales.
- Dans les «bons» contextes en ville, les enfants de 5 ans ont en moyenne 9 camarades de jeu. Dans les «mauvais», ils n'en ont plus que 2-3.
- Dans un bon contexte, la consommation TV baisse jusqu'au sextuple.

Importance des constructions

- Revaloriser les contextes d'habitat et les rendre fréquentables pour les enfants non accompagnés
- L'espace des rues environnantes est à disposition des enfants:
 - Modèle de référence: zones de rencontre
- Mise en réseau des rues
 - Modèle de référence: créer des quartiers résidentiels à circulation modérée avec zones à 30 km/h

Plus d'informations: www.fussverkehr.ch/fr/ et www.kindundumwelt.ch



Education routière à l'école

Romeo Wälti, instructeur de la circulation, Police cantonale de Berne

Introduction

En évoquant les cours d'éducation routière, on soulève également le problème des risques du trafic routier. L'éducation routière, respectivement la sensibilisation aux transports, se focalise sur le sens de la formation et les spécificités momentanées du trafic routier.

Les adultes planifient et réalisent des unités d'habitation ainsi que le réseau routier respectif. C'est ainsi que naissent des villages et des villes qui à leur tour sont reliés entre eux par de nouvelles routes. Ces adultes ne partagent pas toujours le même avis ou la même attitude. L'une des tâches essentielles qui nous incombent est de trouver une voie moyenne saine. Cette recherche est symbolisée par l'image graphique familière du yin et du yang (dualité).

Ce qui est planifié et réalisé doit être enseigné aux acteurs les plus faibles du trafic, les enfants. Nous travaillons avec des situations momentanées et communiquons les solutions que nous croyons les meilleures pour les plus petits et les acteurs du trafic les plus faibles. Je vais présenter quelques exemples lors de ce colloque à Fribourg. Lorsqu'une situation a été réalisée, cela représente la réalité momentanée. Si on arrive à la conclusion que le nouveau tracé du trafic ne correspond pas à la sécurité routière de tous les acteurs du trafic, un autre processus est déclenché. Pendant cette phase, les enfants continuent cependant de se rendre à l'école enfantine ou à l'école. On demande donc pas mal de flexibilité aux enfants.

Formation

En règle générale, l'être humain connaît son premier contact personnel avec la police à l'âge de l'école enfantine. C'est là que nous apprenons ensemble à nous comporter correctement selon l'âge dans la circulation routière. Lorsqu'on les interpelle à propos du comportement humain dans le trafic (échantillons), les enfants répondent honnêtement et directement.

Bien des sujets, comme WaLuLoLo (warte, luege, lose, loufe = attendre, regarder, écouter, marcher), la visibilité (voir et être vu), ne jamais suivre des étrangers, rouler à vélo, disposer d'une bicyclette bien équipée, connaître les signalisations et marquages, respect de la priorité, bifurquer correctement à gauche, constituent le contenu de notre instruction jusqu'à la cinquième classe. Les enfants de l'école primaire et de l'enseignement moyen supérieur terminent leur formation par un examen final, respectivement un test cycliste.

Dans l'enseignement secondaire supérieur, nous confrontons les adolescents aux thèmes suivants: responsabilité de soi et collective (fonction d'exemplarité), charges environnementales anthropogènes (causées par l'homme), règle cyclique (homme/technique/environnement), compatibilité du trafic (pyramide de la compatibilité du trafic), droits et obligations selon la LCR, médicaments, alcool, fumer un joint et conduire (drogues) ainsi que la perte d'assurance. Il s'agit pendant ces changements de se réorienter en permanence et de s'adapter. Nous relevons volontiers ce défi intéressant. Nous trouverons sans aucun doute la voie moyenne «saine» à suivre.

A chaque niveau scolaire, nous traitons directement ou indirectement du chemin de l'école, c'est-à-dire du comportement à adopter pour se rendre de A à B et retour.



Expérience sur le chemin de l'école: une problématique de sécurité et de santé publique

Anne-Claude Demierre, conseillère d'Etat (FR), en charge de la Direction de la santé et des affaires sociales

Le chemin de l'école représente une part importante de notre parcours de vie. Mais l'augmentation de la circulation et les dangers croissants qu'elle entraîne ont profondément modifié le trajet scolaire au cours des dernières décennies. Les enfants ne peuvent plus se déplacer de manière aussi insouciant et libre que leurs parents et leurs grands-parents autrefois. Aujourd'hui, chaque jour, plus de cinq enfants sont blessés sur les routes suisses. Les accidents de la route sont même la principale cause de mortalité des enfants. Un quart de tous les accidents impliquant des enfants se produisent sur le chemin de l'école.

Il est donc essentiel que les enfants puissent se rendre à l'école sans peur et sans danger. Il faut donc sécuriser le chemin de l'école si l'on veut qu'il constitue une expérience positive. Plusieurs initiatives ont heureusement été lancées pour réduire les risques. Le projet Pédibus en est l'une des plus prometteuses. Grâce à lui, le chemin de l'école rime avec entraide, responsabilisation des enfants, sécurité et plaisir.

La question de la sécurité des enfants restait jusqu'ici au centre des préoccupations des autorités publiques. Mais la prévention des accidents n'est pas l'unique voie qui mène les pouvoirs publics à soutenir des alternatives au transport individuel motorisé sur le chemin de l'école. Dans le canton de Fribourg, l'aide à d'autres formes de mobilité se concrétise ainsi au sein du programme cantonal Poids corporel sain. Le soutien aux lignes Pédibus ou au développement de cheminements à vélo peut en effet répondre aussi à des problématiques de santé publique.

En Suisse, un enfant sur cinq souffre de surcharge pondérale, un chiffre cinq fois plus élevé que 20 ans auparavant. Selon l'OMS, 40% des enfants allant à l'école primaire présentent des problèmes circulatoires ou une basse pression artérielle. Globalement, les capacités de motricité des enfants ont baissé au cours des dernières décennies. L'activité physique est ainsi une donnée importante dans la lutte à mener contre le surpoids et l'obésité de nos enfants. Favoriser l'utilisation de la marche et du vélo pour se rendre à l'école est donc également un autre motif important pour soutenir des stratégies de développement de la mobilité douce sur le chemin de l'école.



Espaces propices à l'activité physique des enfants, projet intégré aux programmes d'action cantonaux

Quinta Schneider, Promotion Santé Suisse

Dans tous les pays industrialisés, le surpoids et l'adiposité ont fortement augmenté ces dix à vingt dernières années et ce, tant dans la population adulte que chez les enfants et les adolescents. La Suisse est également touchée par ce phénomène.

Selon les données actuelles fournies par le monitoring IMC de Promotion Santé Suisse, il ressort que – pour l'ensemble des cantons, villes et degrés scolaires étudiés – près de 1 élève sur 5 est en surpoids et 1 sur 25 en surpoids grave (adiposité). Les dernières données semblent indiquer une certaine stabilisation. Toutefois, le niveau atteint reste alarmant: il est dès lors urgent d'agir! Le surpoids et l'adiposité ont des conséquences dramatiques sur les sujets concernés, mais également sur la société toute entière.

- Chez l'enfant, le surpoids augmente le risque de surpoids à l'âge adulte: env. 40% des enfants en surpoids à l'âge de 7 ans seront des adultes en surpoids. Chez les 10–13 ans adipeux, cette proportion passe même à 80%.
- Chez l'enfant, tout comme chez l'adulte, le surpoids grave provoque de l'hypertension, des altérations vasculaires typiques des affections cardio-vasculaires, des perturbations respiratoires et du diabète de type 2.
- Les sujets souffrent également des conséquences psychiques, telles que, p. ex., un manque d'estime de soi et une perte de confiance dues à une discrimination et une marginalisation.
- L'étude sur les coûts de la santé mandatée par l'Office fédéral de la santé publique a révélé une progression de CHF 2,6 mia en 2004 à CHF 5,8 mia en 2009 due aux seules maladies liées au surpoids.

Les causes des problèmes de surpoids sont à la fois nombreuses et complexes: les aliments riches en énergie et les boissons sucrées sont bon marché et soutenus par une forte publicité; les jeux électroniques; la TV et internet se substituent à des loisirs actifs; les déplacements en voiture ou en TP, l'absence d'espaces d'activité physique et de chemins de l'école sûrs limitent la mobilité corporelle, en particulier celle des enfants. C'est ainsi que les capacités motrices et de coordination de nombreux enfants laissent à désirer.

Les enfants devraient pouvoir se dépenser physiquement au moins une heure par jour. Mais ce n'est pas seulement dans le domaine de l'encouragement au mouvement que le chemin de l'école apporte une contribution quotidienne au développement sain de l'enfant. Des études ont montré que parcourir le chemin de l'école à pied fortifie l'enfant sur les plans social et émotionnel et le rend plus résistant au stress scolaire.

Depuis 2007, Promotion Santé Suisse met en œuvre, dans 22 cantons déjà, des programmes d'action visant à maintenir un poids corporel sain chez l'enfant et l'adolescent. Le chemin de l'école et les espaces d'activité physique en font partie intégrante. Ils visent à obtenir un effet durable par des mesures intégratives au niveau des comportements et des conditions socio-économiques, par l'intégration de divers systèmes de settings, d'encadrement et de multiplicateurs, ainsi que par une planification à long terme et la prise de mesures d'accompagnement.

Plus d'informations: www.promotionsante.ch



Une initiative dynamique: le Pédibus

Françoise Lanci-Montant, Bureau-Conseil ATE Genève

Qu'est-ce que le Pédibus?

Le Pédibus est un accompagnement à pied des enfants sur le chemin de l'école, sous la conduite d'un adulte, le plus souvent un parent.

Comme un bus, chaque Pédibus a un itinéraire fixe, un horaire et des arrêts qui sont décidés par les parents qui en font partie, selon leurs besoins. C'est un système d'entraide entre parents pour assurer la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école. L'ATE et des professionnels de la sécurité routière sont à leur disposition pour les aider à trouver le trajet le plus sécurisé, si besoin.

Un pas vers l'autonomie

Le Pédibus s'adresse aux enfants qui n'ont pas encore l'âge ni les compétences d'aller seuls à pied à l'école. D'une part, ces enfants ont encore besoin de la présence d'un adulte et d'autre part, il est important qu'ils puissent faire ce chemin à pied justement pour acquérir les compétences qui leur permettront plus tard d'aller seuls à pied. D'où l'intérêt du Pédibus qui est donc un **système de transition** et qui **mène l'enfant vers plus d'autonomie**. A l'initiative de parents, des Pédibus sont parfois placés sous la conduite des enfants parmi les plus âgés, supervisés par l'adulte, pour les responsabiliser et leur permettre de faire un pas de plus vers l'autonomie. Le Pédibus est donc une alternative aux «parents taxis».

Développement à travers la Suisse

Le Pédibus rencontre un large succès dans les cantons romands, depuis 1999, date du premier pédibus en ville de Lausanne. En 2004, l'ATE a démarré son action en faveur du Pédibus, dans le cadre de ses campagnes sur la sécurité du chemin de l'école, en créant une Coordination romande. Cette Coordination aide parents, communes, écoles à créer des Pédibus et les soutient tout au long de l'année. Elle fournit également gratuitement du matériel pour assurer leur sécurité (boudriers, gilets, panneaux, etc).

Il y a actuellement environ 250 Pédibus en Suisse romande, dont 45 dans le canton de Genève, 40 en Valais, 70 dans le canton de Vaud et 22 dans le canton de Fribourg. Le succès des pédibus romands se propage au-delà des frontières puisque de nombreux pédibus se sont créés en France sur leur modèle et avec l'aide de la Coordination de l'ATE. Depuis 2009, les Pédibus rencontrent également du succès en Suisse allemande où plusieurs cantons voient leurs lignes se multiplier.

Pédibus – des partenaires pour la sécurité du chemin de l'école

Dans les communes ou quartiers où il y a des lignes de Pédibus, ils contribuent souvent à la sécurisation du chemin de l'école. Ils contribuent aussi à réduire le nombre de véhicules aux alentours des écoles.

Le Pédibus ne doit en aucune manière se substituer à des mesures ou des aménagements de sécurisation du chemin de l'école. On peut même dire qu'il n'y a pas de pédibus là où le chemin de l'école n'est pas sûr au préalable. La mise en place d'un pédibus n'est donc jamais une alternative à l'aménagement d'un chemin de l'école sécurisé.

Plus d'informations: www.pedibus.ch



«bikeschool» ou à vélo sur le chemin de l'école

Marianne Fässler, Pro VELO

Base de départ

- L'étude «Mobilité des enfants et adolescents» de Daniel Sauter publiée en 2008 révèle que les trajets parcourus par les enfants et adolescents ont baissé de 40% depuis 1995.
- En septembre 2010, l'institut IKAÖ de l'université de Berne a publié un projet de recherche où 40% des enfants interrogés dans un sondage ont indiqué avoir du plaisir à se rendre à l'école à vélo.
- On a pu observer que beaucoup de parents ont peur de laisser leurs enfants aller à l'école à vélo. Par ailleurs, beaucoup d'écoles ne disposent pas d'une infrastructure suffisante pour les vélos. Les tronçons routiers dangereux empêchent également l'utilisation du vélo tandis que certaines autorités interdisent purement et simplement aux enfants d'aller à l'école à vélo. Cela empêche un apprentissage précoce du comportement dans le trafic: les enfants et adolescents sont privés de l'occasion d'intégrer leur quota journalier de mouvement dans leur vie quotidienne.

Ebauche de solution

Librement inspiré de l'adage «Ce que l'on n'apprend pas étant jeune, on ne l'apprendra jamais», PRO VELO Suisse, l'organisation faîtière des cyclistes, a lancé l'action «bikeschool» organisée pour la troisième fois déjà en 2010. La marque de sa grande sœur «bike to work» fait elle aussi de la publicité pour la campagne «bikeschool». Les deux actions ont pour objectif de positionner le cyclisme comme une pratique jouissive. Environ 3000 élèves de presque tous les cantons suisses, qui parrainent partiellement l'action, participent chaque année à cette campagne.

Comment fonctionne l'action «bikeschool»?

L'action «bikeschool» se déroule pendant le trimestre scolaire entre les vacances d'été et d'automne et s'étend sur quatre semaines. Sont admis les enfants et adolescents à partir de la 4^e classe (avec leurs enseignants) jusqu'aux classes secondaires II. Ceux et celles qui se rendent à l'école à vélo collectionnent des points et des kilomètres dans un concours offrant des prix d'équipe et individuels.

Les classes organisant des actions d'accompagnement pendant la campagne peuvent obtenir des points supplémentaires. Bien que l'organisation de ces actions en principe facultatives demande le plus de travail pour la mise en œuvre de «bikeschool», ce sont les actions d'accompagnement qui approfondissent la campagne et qui familiarisent le plus toute la classe (et non seulement les 8 participants minimum). D'innombrables réactions positives en apportent la preuve.

Motivée par ces feedbacks, PRO VELO Suisse envisage pour la prochaine année scolaire le module «bikeschoolbox» qui reprend et réadapte les contenus de «bikeschool» pour les mettre à disposition de directions d'écoles, d'enseignants, de parents et d'enfants/adolescents. Enfin, PRO VELO met tout en œuvre pour que l'utilisation du vélo soit ancrée – comme c'est le cas en Suisse romande – dans le plan d'enseignement 21.

Plus d'informations: www.bikeschool.ch



Analyses à la vidéo des opportunités et des risques sur le chemin de l'école

Rolf Steiner, Bureau verkehrsteiner ag, Berne

Le chemin de l'école comme chance

En ce qui concerne le chemin de l'école, il n'y a pas que l'arrivée qui compte. Comme d'autres exposés l'ont déjà démontré, le chemin de l'école permet d'acquérir une compétence sociale et liée au trafic et de prendre soin de sa santé. Pour acquérir une **compétence sociale**, il faut savoir se rendre de manière autonome à l'école par deux ou en groupe. Les discussions souvent très animées sont essentielles pour le développement de l'enfant. Mais cela a forcément pour conséquence **de ne plus être pleinement attentif au trafic**. D'où l'importance d'installations «tolérantes aux erreurs». Les enfants sont très avides de savoir et dociles, ce qui leur offre la chance de pouvoir s'orienter tout seul dans la circulation et d'acquérir **une compétence face au trafic**.

Exemples de risques majeurs sur le chemin de l'école

Dans le trafic, et plus particulièrement sur le chemin de l'école, les enfants sont exposés à des risques. L'exposé s'intéressera donc de plus près à travers des séquences vidéo aux quatre points suivants: comportement en groupe, EAV, problèmes de visibilité et taxis parentaux.

Les problèmes de visibilité liés à des haies mal taillées, des murs mal placés, des affiches et autres constituent généralement dans les communes environ 1/3 de toutes les zones à risque du chemin de l'enfant. Ces zones à risque peuvent souvent être désamorçées avec peu de moyens. Mais elles doivent être régulièrement surveillées et absolument être vues à la hauteur des yeux des enfants.

Les discussions sur le chemin de l'école sont certes essentielles, mais elles peuvent provoquer des dangers dans le trafic. Si les élèves s'adaptent isolément souvent bien aux conditions du trafic, la situation devient plus problématique quand ils sont plusieurs. Plongés dans leurs discussions, les enfants s'engagent par exemple sur les passages pour piétons sans regarder suffisamment.

L'importante fonction sociale du chemin de l'école décrite plus haut peut avoir des conséquences fatales sur la route. En rentrant chez eux après l'école, les enfants discutent parfois encore à l'endroit où les chemins se séparent, c'est-à-dire souvent devant un passage pour piétons. Cela peut tromper les automobilistes et obstruer la vue sur les enfants qui souhaitent réellement traverser!

Les «**taxis parentaux**» sont un problème de plus en plus important. Si l'intention est bonne, elle est souvent insuffisamment réfléchie et la conduite des enfants en voiture à l'école devient contre-productif. Souvent, les taxis parentaux constituent le danger majeur pour les autres enfants qui se déplacent **au même moment** à pied, à vélo ou sur un EAV. Même s'il n'y a que quelques voitures qui attendent directement devant la sortie de l'école, elles représentent un grand risque pour les enfants qui sortent. **Les engins assimilés à des véhicules (EAV)** constituent un autre risque. Les jeunes enfants sur un EAV roulent déjà à (trop) grande vitesse et ils ne sont pas encore assez conscients des risques encourus (exemple «vert conflictuel»).

• Conclusion

Les enfants peuvent **apprendre à s'adapter aux risques du trafic**. Mais sur le chemin de l'école, ils ne peuvent pas se concentrer à 100% sur le trafic. Les installations du trafic doivent donc si possible **être tolérantes aux erreurs** pour que le chemin de l'école puisse représenter **un champ d'apprentissage et d'exercice sûr**.

- **La sécurisation du chemin de l'école est une tâche permanente!** Les haies gênant la visibilité ne cessent de pousser. Et les nouvelles constructions créent toujours de nouvelles zones à risque.

Plus d'informations: www.verkehrsteiner.ch



Le défi HarmoS – 110 emplacements problématiques à Muri bei Bern

*Ernst Soltermann, Chef environnement & trafic, Administration des bâtiments Muri bei Bern
Rolf Albisser, Bureau verkehrsteiner ag, Berne*

HarmoS exerce une pression politique.

L'accord sur l'harmonisation de la scolarité obligatoire (concordat HarmoS) réorganisera probablement l'enseignement dans le canton de Berne et fusionnera l'école enfantine et l'enseignement primaire. La nouvelle affectation d'élèves à des établissements scolaires peut entraîner de nouveaux chemins de l'école pour les enfants fréquentant l'école enfantine ou les premières classes. Il se peut que ces nouveaux trajets puissent désormais aussi emprunter des routes plus fortement fréquentées que les anciennes conduisant à l'école enfantine, si bien que de nouvelles situations de sécurité peuvent en résulter. La motion Graham a donc exigé début 2009 l'élaboration rapide d'un concept de sécurisation des chemins de l'école à Muri, près de Berne.

Démarche participative – une clé du succès.

Le Conseil communal a mandaté l'administration de créer un concept de sécurisation des chemins de l'école comportant en plus d'une analyse détaillée des zones à risque un plan de mesures approprié. La formation d'un groupe de travail coopératif sur la sécurisation des chemins de l'école a permis de coordonner les démarches des différents représentants des écoles et quartiers, de l'équipement de la commune et d'une agence d'ingénieurs externe (verkehrsteiner ag Berne). Cela a d'emblée assuré une prise en compte des différents intérêts et déclenché un processus de planification participatif et transparent. A la suite d'une instruction exhaustive de verkehrsteiner, le groupe de travail sur la sécurisation des chemins de l'école a recensé en mai et en juin 2009 pas moins de 110 (!) zones à risque.

Evaluation et vérification par des experts.

L'ensemble des zones à risque a été inspecté sur place par verkehrsteiner et Ernst Soltermann (responsable environnement & transports de la commune de Muri). Des zones à risque spécifiques ont ensuite été examinées dans le détail lors de visites avec des experts de la commune, du bpa, du service d'ingénieurs supérieurs et de l'éducation routière de la police cantonale. Tous les résultats de l'analyse ont été rédigés dans un rapport et illustrés par des photos expressives. On a élaboré pour les zones à risque des propositions de mesures à mettre en œuvre en priorité. Le rapport a été complété par les recommandations du groupe de travail sur la sécurisation des chemins de l'école et remis au Conseil communal. Celui-ci l'a adopté fin 2009 et servira ces prochaines années en tant qu'outil de travail essentiel.

Fondements pour la sécurisation des chemins de l'école.

L'analyse des zones à risque et les propositions de mesures ont été présentées au public intéressé lors d'une réunion d'orientation publique qui s'est tenue en mai 2010. L'information transparente et le processus participatif ont alors reçu un accueil très positif. Les parents, écoles et politiques ont par ailleurs été renseignés via d'autres canaux d'information.

En ce qui concerne l'application des mesures, la priorité absolue est donnée à de nombreuses mesures (d'urgence) qui coûtent peu et apportent beaucoup. Les solutions concrètes n'arrivent qu'en deuxième priorité. Toutes les zones à risque doivent être éliminées d'ici trois ans.



«Sur les chemins de STANS!», des chemins sans risque pour les enfants?

Jozef Lauwers et Kasi Sollberger, Forum des parents Stans



«underwäch in STANS!» est né en 2009/2010 de la collaboration entre Dialog Schule Stans (DSS), le syndicat scolaire et la Municipalité de Stans, la Police cantonale de Nidwald et le programme d'action fitNOW.

L'introduction simultanée de zones 30 et de zones 20 dans le centre de Stans et de l'école enfantine sur 2 ans a entraîné de vives discussions dans toutes les rencontres du soir des parents en automne 2009, ainsi que des questions à l'adresse du forum des parents DSS. Un groupe de travail a été formé à l'initiative de «Dialog Schule Stans» dans le but de clarifier – au moyen d'un sondage «hauteur des yeux: 1,20 m» auprès de 700 élèves d'école enfantine et de degré primaire – où se situaient précisément les difficultés sur le chemin de l'école et quelles pourraient être les recommandations à faire dans la situation donnée.

Le groupe de travail s'est accordé à renoncer à toutes revendications politiques, pour mettre l'accent sur la sécurité et le bien-être de tous les usagers de la route. Cette attitude claire a souvent ouvert des portes dans les phases suivantes du projet et a aussi été décisive pour son succès.

Dans l'évaluation des réponses, il s'est agi, d'une part, de mettre en évidence les facteurs d'insécurité du point de vue des enfants et d'émettre des recommandations de comportement adéquat. D'autre part, les endroits de Stans qualifiés plus de 20 fois de «pas tout à fait sûr» ont été reportés sur deux cartes géographiques interactives «underwäch in STANS! als Fussgänger» et «underwäch in STANS! dem Velo» et des recommandations concrètes ont été formulées. Ces cartes ont ceci de particulier, qu'en plus des points reconnus «exigeants» par la police routière et les spécialistes de l'aménagement routier, y figurent également ceux qui sont perçus comme peu sûrs par les enfants. Vous trouverez tous les détails au sujet de la conception, des résultats et de l'évaluation de ce sondage sur notre site internet www.underwäch.ch.

Partant du principe que des loisirs comportant de l'activité physique favorisent grandement l'aptitude de l'enfant à maîtriser les difficultés du chemin de l'école et des loisirs, une carte spéciale «underwäch in STANS! mit der Familie» a été réalisée en collaboration avec fitNOW, assortie d'itinéraires recommandés pour les piétons et les utilisateurs d'EAV, ainsi que de l'indication des places de jeux et de sports.

Conscients qu'un tel projet ne peut amener des changements au quotidien que s'il parvient à sensibiliser une grande partie de la population aux difficultés du chemin de l'école, les responsables du projet ont fait appel à plusieurs médias pour sa publication: site internet / articles de plusieurs pages dans le périodique STANS! / documentation pour les enseignants, la police routière, les moniteurs de conduite, etc. / présentation PowerPoint pour les enseignants et les autorités / lettre aux parents.

La journée d'action «underwäch in STANS!» du 4 septembre a constitué le point d'orgue du projet. Les enfants ont été invités à se dépenser sur 6 «places d'action» et à se faire une idée du monde des «grands» usagers de la route: découvrir la route des automobilistes au guidon d'une trottinette, tester son habileté sur deux roues et faire l'expérience de l'angle mort depuis la cabine d'un camion. En outre, toute la population a été invitée à venir prendre connaissance des résultats du sondage au «BürgerInnencafé» sur la place du village et à découvrir le site internet du projet dans «l'espace internet» aménagé pour l'occasion.

Plus d'informations: www.underwäch.ch et www.fitnow.ch



Hey, stiiig i



Refrain



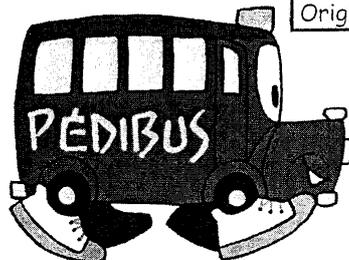
Strophe



Originaltonart: G-Dur

2. Strophe

Mitem Pedibus i Chendi laufe,
do muesi au kes Billet kaufe,
laufe und laufe, das macht fit
und isch sogar e riise hit.



Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente



ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
tél. 0848 611 613, fax 0848 611 612, CCP 49-1651-0
www.ate.ch, ate@ate.ch