

L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école

Aller à l'école – revenir à
la maison, en toute sécurité!



Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen



Impressum

L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école
Aller à l'école – revenir à la maison,
en toute sécurité !

Éditeur:

Mobilité piétonne, Zurich © 2010

Auteurs:

Pascal Regli, Tonja Zürcher,
Beatrice Gladow

Traduction:

Nadja Benes

Collaboration pour l'édition en français:

Rue de l'Avenir

Sources des illustrations:

Christine Bärlocher, Zurich

Autres:

Direction de la santé et des affaires sociales
du Canton de Fribourg (p. 3), Mobilité piétonne
(pp. 20, 25, 27), synergo (p. 23), Glaser Saxer
Keller (p. 22), Niels Ackermann ATE (haut de la
page 24), Lausanne – Service des écoles primaires
et secondaires (bas de la page 24)

Graphisme et mise en page:

Ruth Christen et Donat Raetzo, Zurich

Impression et diffusion:

KünzlerBachmann Verlag

Cette publication a été réalisée avec le soutien
financier du Fonds de sécurité routière (FSR) et
de la Loterie Romande, des fonds des loteries
des cantons d'Argovie, de Schwyz, de Thurgovie,
de Zoug et de Zurich ainsi que de la Fondation
Ernst Göhner, Zoug.

Commandes:

Mobilité piétonne
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich

Tél. 043 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch

www.mobilitepietonne.ch
www.chemin-ecole.ch

Rue de l'Avenir
18, rue de Montbrillant
1201 Genève

www.rue-avenir.ch
communication@rue-avenir.ch

Brochure téléchargeable:

www.chemin-ecole.ch
www.mobilitepietonne.ch

Table des matières

Page 3	Avant-propos
4	Le chemin de l'école
8	Accidents de la circulation impliquant des enfants
10	Comment nos enfants se comportent-ils ?
12	L'éducation routière commence avec les parents
14	Planifier l'itinéraire et expérimenter le trajet
16	La sécurité sur le chemin de l'école est indispensable
20	Enquête auprès des écoliers
22	Le plan des trajets scolaires
24	Parcourir ensemble le chemin de l'école
26	Mesures de gestion de la circulation
28	Recommandations
30	Annexe et documents

Nous avons tous en mémoire des souvenirs liés au chemin de l'école. Ils sont profondément ancrés en nous.

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 insouciante et libre que leurs parents et grands-parents autrefois.

Ils doivent rester concentrés à tout moment et leur plaisir de marcher ainsi que leur capacité de perception en est réduite. Chaque jour, plus de 5 enfants sont blessés sur les routes suisses.

Les enfants doivent pouvoir aller 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. Heureusement de nombreux acteurs agissent et des initiatives surgissent pour assurer la sécurité des enfants. Prenons par exemple le projet Pédibus, dont 250 lignes sillonnent les cantons romands et encadrent les enfants entre maison et école. Chemin de l'école rime alors avec entraide, responsabilisation des enfants, sécurité et plaisir.

Et n'oublions pas que les enfants ont besoin de bouger au moins 1 heure par jour. Rien de tel qu'un itinéraire à pied entre maison et école pour être en forme et de bonne humeur ... si l'itinéraire est sécurisé bien sûr!

Chaque année, pendant la semaine européenne de la mobilité, les écoliers de plus de 42 pays fêtent le chemin de l'école lors de la Journée internationale «à pied à l'école». C'est l'occasion de rappeler à tous l'importance d'être attentif aux usagers particulièrement vulnérables que sont les enfants.



Je salue l'initiative prise par Mobilité piétonne qui publie la présente brochure. Celle-ci examine en particulier le chemin de l'école que parcourent les enfants entre 5 et 12 ans, de l'école enfantine à l'école primaire. Les conseils et informations contenus dans cette publication s'adressent tant aux parents, qu'aux associations de parents, autorités scolaires et communales, spécialistes de l'aménagement, experts en sécurité, enseignants et bien sûr automobilistes.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Anne-Claude Demierre
Conseillère d'Etat du canton de Fribourg

4 Le chemin de l'école

Le chemin de l'école est bien plus qu'un itinéraire menant d'un point A à un point B

«J'aime pouvoir aller à pied à l'école avec mon copain Silvio.»

Alex, école enfantine

«Un jour, j'ai vu un oiseau mort sur le chemin. Il se trouvait dans un jardin sous les buissons.» Fabian, école enfantine

«Je vais à l'école à pied en traversant la forêt. J'y vois beaucoup d'animaux.» Benjamin, 1^{er} cycle de l'école primaire

«Je suis très contente de pouvoir aller à pied à l'école car je peux rester dehors et discuter avec mes copains quelques minutes avant le début des cours. Ca rallonge un peu le trajet.» Rebecca, 2^{ème} cycle de l'école primaire

«Un jour, j'ai foncé droit dans un lampadaire en discutant avec mes copains.» Cliff, 2^{ème} cycle de l'école primaire

«Je suis content de traverser la route seulement deux fois. Mais je trouve dommage qu'il n'y ait pas de patrouilleur scolaire au passage pour piétons de Beck car je le trouve dangereux. Il y a un mois environ, ma sœur et moi avons vu une nuée d'au moins 200 papillons en rentrant de l'école.» Katja, 2^{ème} cycle de l'école primaire



Le trajet scolaire en chiffres

(Enfants âgés de 6 à 12 ans)

Enfants allant à l'école primaire en Suisse: 450.000

Longueur du trajet scolaire: 1,6 kilomètres en moyenne, dans deux tiers des cas moins d'1 km

Durée du trajet: 11 minutes en moyenne, dans deux tiers des cas moins de 10 minutes

Enfants qui rentrent à midi: plus de 50%

Nombre de trajets scolaires:
3,1 par jour en moyenne

La tendance est à la baisse en raison du nombre croissant d'offres de garde d'enfants

Choix du mode de déplacement pour le trajet scolaire en %

à pied

à vélo

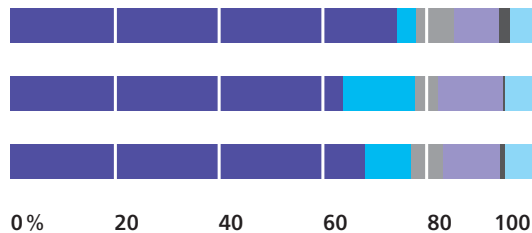
Transport individuel motorisé (TIM)

trajet combiné à pied et en transports publics

ou à vélo

trajet combiné à pied et en TIM

autres



Les enfants âgés de 6 à 9 ans vont plus souvent à l'école à pied et en voiture que ceux âgés de 10 à 12 ans. En revanche, ces derniers prennent plus souvent le vélo.

Le chemin de l'école offre un vaste champ d'expériences

Le chemin de l'école joue un rôle important dans le développement de la personnalité de l'enfant. A partir du moment où il commence l'école, ses journées se déroulent selon un programme précis. L'horaire fixe le début et la fin des cours ainsi que les brèves pauses pendant la journée. Le trajet scolaire est donc l'un des espaces de liberté dont a besoin l'enfant: il n'est ni à la maison, ni à l'école. Il échappe au contrôle direct de ses parents et du corps enseignant.

Les enfants aiment varier les chemins qu'ils empruntent. Leur choix dépend de facteurs aussi divers que les copains, les saisons ou l'humeur du jour. Le choix du moyen de transport varie aussi: à pied, en trottinette ou à vélo.

Bon nombre d'enfants acceptent souvent de faire des détours afin de ne pas devoir parcourir le chemin seuls. Leurs chemins préférés parsemés de défis: des «passages secrets», des itinéraires passionnants ou des obstacles qu'il faut franchir en grim pant ou en rampant.

Enfants âgés de 6 à 9 ans

Enfants âgés de 10 à 12 ans

Total



L'apprentissage par la découverte

Les enfants aiment se déplacer à leur rythme, sauter, sautiller, ou encore s'attarder. Ils choisissent aussi ce qui les intéresse. Ils découvrent de nouvelles choses, font des rencontres, parfois sympathiques, parfois non. Ils font l'expérience de différents moments de la journée et de diverses saisons et peuvent observer les animaux et les plantes. L'expérience et l'apprentissage sont étroitement liés. On sous-estime souvent à quel point la rue est un lieu d'apprentissage. Les expériences faites sur le chemin de l'école permettent à l'enfant de se rapprocher du monde des adultes. Il commence à participer au monde et développe peu à peu sa propre identité.



Sur le chemin de l'école, les enfants acquièrent des compétences importantes. Ils améliorent leur motricité et gagnent en indépendance. Ils apprennent à bien évaluer certaines situations et prennent confiance en leurs propres capacités de prendre des décisions et d'agir. Des études révèlent que les enfants qui vont seuls à l'école développent un meilleur sens de l'orientation. Les enfants qui marchent connaissent le chemin et tous les détails du bord de route tandis que les enfants qui se font véhiculer par leurs parents ne le mémorisent généralement pas bien.

Marcher ensemble

Les enfants n'aiment pas se déplacer seuls pour aller à l'école. En groupe, ils peuvent s'amuser en faisant la course, en jouant au loup, à cache-cache et en se bousculant.



Les enfants discutent ensemble, se disputent, jouent et vont à plusieurs au kiosque acheter quelque chose. Ils parlent généralement de leur quotidien et de leurs problèmes. Les sujets tournent autour de l'école, des devoirs, des examens et des notes ou de la télévision et de leur vie privée. Ces discussions permettent aux enfants de sonder aussi les limites et les sujets tabous, comme par exemple la sexualité ou la désobéissance.

Marcher, c'est la santé

La marche est une activité très saine. Même les courts trajets scolaires permettent aux enfants d'atteindre le niveau minimum quotidien d'activité physique. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande au moins 30 minutes par jour pour tous mais la durée requise pour les enfants est beaucoup plus élevée. Aujourd'hui, de manière générale, les enfants ne pratiquent pas suffisamment d'activités physiques:

- Selon l'OMS, 40 % des enfants allant à l'école primaire présentent des problèmes circulatoires ou une basse pression artérielle.
- En Suisse, 20 % des enfants ont une surcharge pondérale et 4 % d'entre eux sont même obèses.
- En Suisse, les capacités motrices des enfants ont baissé au cours des dernières décennies.
- Les déficits de motricité vont avoir des conséquences encore inconnues pour notre système de santé.

Par ailleurs, plus les enfants transportés en voiture sont nombreux, plus le danger pour les autres enfants augmente:

- Les véhicules stationnés devant les écoles présentent un danger supplémentaire pour les enfants.
- La sécurité routière n'est pas du tout plus élevée dans une voiture. Des statistiques allemandes montrent que la probabilité d'être victime d'un accident est plus élevée en voiture qu'à pied.



La marche c'est bon pour l'environnement

Le fait de se déplacer à pied ou à vélo présente des avantages décisifs par rapport à la voiture: pour tout «carburant», une tranche de pain fait l'affaire et le seul «échappement» provient de l'évacuation de l'air respiré. Par ailleurs, les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo font plutôt peu de bruit sur la route. Tout le monde peut apporter une contribution très concrète à la protection de l'environnement et du climat: sur un trajet scolaire de 2 km de long et 200 jours d'école, il est possible d'éviter le rejet dans l'atmosphère de près de 160 kg de dioxyde de carbone (CO₂) par enfant et par an en renonçant aux «parents-taxi». D'ailleurs, l'air qui règne dans la voiture est souvent plus néfaste qu'à l'extérieur. Des mesures effectuées montrent que les concentrations de monoxyde de carbone et d'azote sont entre 40 et 60 % plus élevées à l'intérieur d'une voiture que sur le trottoir.



8 Accidents de la circulation impliquant des enfants

«Je dois traverser la route à un endroit où les voitures foncent à toute vitesse.»

Élève de 2^{ème}

«Il arrive que des voitures se garent ici et m'empêchent de voir si une voiture arrive.», Élève de 4^{ème}

La circulation est dangereuse pour les enfants

Chaque jour, plus de cinq enfants sont blessés sur les routes suisses. En 2007, 1883 enfants âgés de 0 à 14 ans ont été victimes d'accidents de la route. Parmi eux, 310 ont été grièvement blessés et 14 ont perdu la vie. Environ un quart des piétons blessés en 2007 étaient des enfants de 0 à 14 ans. Les accidents de la route sont la principale cause de mortalité chez les enfants.

Un quart de tous les accidents impliquant des enfants se produisent sur le chemin de l'école. Si l'on y rajoute une estimation du nombre de cas non recensés, c'est environ 1.300 enfants qui sont blessés sur le chemin de l'école chaque année. Les routes principales sont particulièrement dangereuses. Le nombre d'accidents qui se produisent lorsque les enfants traversent la route est supérieur à la moyenne. Il représente 81% des accidents touchant les enfants de 0 à 14 ans. Jusqu'à l'âge de 9 ans environ, les enfants sont surtout exposés aux dangers de la circulation en tant que piétons. Les accidents de vélo augmentent considérablement chez les enfants âgés de 10 à 14 ans.

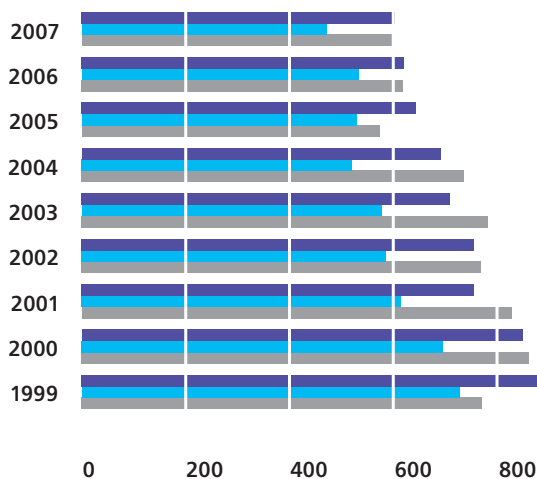
Aujourd'hui, le nombre d'accidents impliquant des enfants à pied est à peu près le même que le nombre d'accidents touchant des enfants en voiture bien que les enfants passent plus de temps sur la route lorsqu'ils se déplacent à pied. Il est encourageant de constater que le nombre et la gravité des accidents sont en baisse

constante depuis 20 ans. Les conséquences des accidents de la route impliquant des enfants sont également moins graves. Alors qu'en 1999, 1 enfant sur 60 mourrait des suites d'un accident, ce chiffre a passé à 1 enfant sur 135 en 2007. Mais parallèlement aux progrès techniques réalisés sur les véhicules et les infrastructures, notamment par le biais de mesures de modération du trafic, deux facteurs sont à l'origine de la baisse du nombre d'enfants blessés ou tués: les enfants passent moins de temps à l'extérieur et sont plus souvent accompagnés par leurs parents qu'avant.

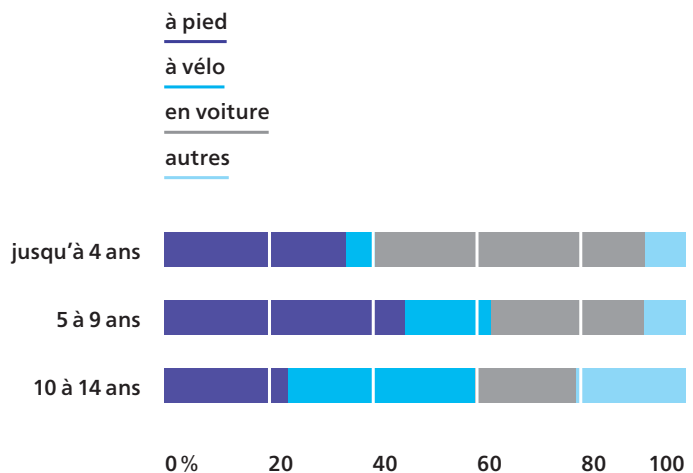
Modérer le trafic améliore la sécurité

La vitesse est fréquemment la cause d'accidents de la route et a des répercussions néfastes sur la gravité des accidents. Les blessures graves sont rares en dessous de 30 km/h. En effet, les automobilistes arrivent souvent à freiner devant les piétons. Plus la vitesse augmente, plus le risque de blesser les piétons croît de manière disproportionnée. À 50 km/h une collision avec un piéton, peut entraîner des lésions très graves. Près de 50% des victimes perdent la vie. À une vitesse de 70 km/h, les automobilistes n'ont plus la possibilité de réagir à temps. En effet, lorsque la vitesse double, tant la distance de freinage que l'impact de la collision sont en fait multipliés par quatre.

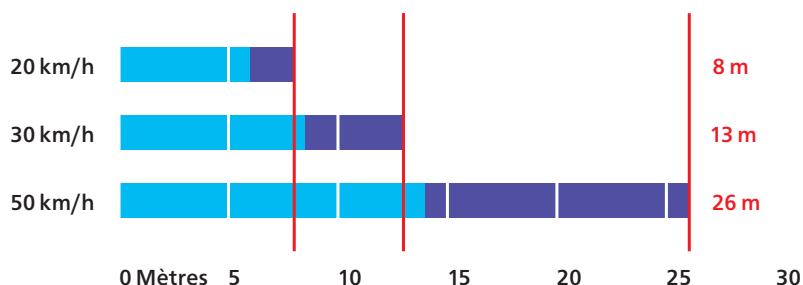
Enfants jusqu'à 14 ans blessés et tués selon le moyen de locomotion de 1999 à 2007



Enfants blessés et tués selon la tranche d'âge et selon le moyen de locomotion en %, 2007



Distance de réaction + distance de freinage
= distance d'arrêt



Source: Suter – Von Känel – Wild AG Zürich, 2007.

Hypothèse – temps de réaction d'une seconde, chaussée sèche goudronnée/bétonnée

Causes de danger

Le monde de la circulation est principalement adapté aux adultes et en particulier aux personnes motorisées. Alors que les routes constituent un réseau cohérent pour les véhicules, les chemins piétons sont constamment interrompus par le trafic. Les enfants sont donc parfois contraints de traverser des routes dans des conditions dangereuses. Les aides à la traversée font souvent défaut. Par ailleurs, les véhicules stationnés illégalement sur le trottoir posent également problème car ils forcent les enfants à passer sur la chaussée. Le manque d'espaces de liberté dans les quartiers résidentiels dû au trafic empêche les enfants de se déplacer et de jouer librement dans un environnement relativement sûr. Ils ne disposent donc pas d'endroit (par ex. zones de rencontre) leur permettant d'apprendre à gérer le trafic dans un espace adéquat.

Les enfants doivent disposer d'une série de compétences qui ne sont acquises que progressivement au cours de l'enfance. Ils ne sont pas des adultes en réduction dont on peut attendre – toujours selon les critères des adultes – un comportement idéal, réfléchi et responsable sur la route. Partant, en vertu de l'article 26 de la Loi fédérale sur la circulation routière, les automobilistes sont soumis à l'obligation suivante:

- 2 Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

Les accidents ne sont généralement pas provoqués par le comportement des enfants mais par les erreurs commises par les adultes. Par exemple les automobilistes qui ne s'arrêtent pas aux passages pour piétons. À l'instar des enfants, les adultes sont confrontés à des limites physiques. L'œil humain est en mesure de fixer un maximum de trois points par seconde. À vitesse élevée lorsque l'œil est sollicité par de nombreuses impressions, comme c'est souvent le cas en ville, il n'arrive pas à tout enregistrer et peut ne pas percevoir des situations dangereuses, par ex-

emple un enfant au bord de la route. Par ailleurs, la qualité des routes et la sécurité passive de la voiture (Airbag, système antiblocage etc.) poussent souvent les automobilistes à rouler trop vite et à prendre des risques. Les adultes au volant peuvent aussi se trouver pressés, fatigués ou distraits.



La mauvaise habitude d'utiliser un téléphone portable au volant est très répandue. Or, étant donné que les accidents peuvent être évités en faisant preuve d'une grande vigilance, il serait bien préférable de renoncer aux discussions téléphoniques et aux écouteurs quand on conduit.

10 Comment nos enfants se comportent-ils ?

«Les voitures ont des yeux et peuvent voir.»

«Je vois la voiture, donc la voiture me voit.»

«Les voitures peuvent s'arrêter aussi vite que moi.»

Manières de penser typiques des enfants

Les enfants fonctionnent différemment

Les adultes ont trop tendance à juger des compétences des enfants dans le trafic en termes de déficit. Pourtant les enfants ont une grande capacité d'attention à leur environnement, par exemple lorsqu'ils s'intéressent à un escargot au bord de la route, et dans ce cas c'est une qualité. Ils sont aussi très concentrés lorsqu'ils jouent ou se disputent avec leurs camarades sur le chemin de l'école. Ces compétences jouent un rôle très important pour le développement personnel et la découverte de l'environnement. Il faudrait bien plutôt remettre en question le mode de fonctionnement des adultes, qui se concentrent uniquement sur le trafic et ne sont pas attentifs ce qui se passe autour.

Les enfants réagissent différemment, sont plus sensibles et vulnérables que les adultes. Il est donc essentiel de connaître les particularités de nos enfants pour rendre le chemin de l'école plus sûr et élaborer une planification du trafic en fonction des enfants:

Modes de comportement typiques:

- La façon de se déplacer des enfants, mus par la curiosité et l'envie de jouer, diffère fortement de celle des adultes, qui se dirigent vers un but précis.
- En moyenne, les enfants marchent plus lentement que les adultes, mais ils peuvent changer brusquement de direction ou de rythme de marche.
- Les enfants ont un grand besoin de mouvement et sont très influencés par leurs représentations. Par exemple, ils pensent que les automobilistes les voient de nuit puisque eux-mêmes sont en mesure de voir les voitures éclairées.
- Les enfants sont spontanés et impatient. Il arrive souvent qu'ils traversent la route sur un coup de tête sans prêter attention au trafic. Il leur est difficile d'attendre que les feux de signalisation passent au vert.
- Si les enfants sont attentifs en marchant, leur concentration diminue cependant avec le temps. Ils se laissent aussi facilement distraire par ce qui se passe autour d'eux, par exemple un avion dans le ciel.

Notions de la circulation

- Bon nombre de situations sur la route sont nouvelles pour les enfants. Ils n'arrivent donc pas à reconnaître les dangers à temps et à réagir de manière adéquate.

Stature

- Leur petite taille donne aux enfants une perspective différente de celle des adultes. Ils ne sont pas en mesure de voir ce qui se passe derrière les voitures en circulation ou en stationnement.



- Le centre de gravité du corps des enfants est plus haut que chez les adultes, ce qui leur fait facilement perdre l'équilibre.

Vision et ouïe

- Le champ visuel des jeunes enfants (école enfantine en âge d'aller au jardin d'enfants et école primaire) est inférieur à celui des adultes d'environ 35%.
- Il leur faut un temps d'accommodation plus long entre la vision de loin et la vision de près.
- La capacité auditive des enfants est totalement formée lorsqu'ils commencent l'école. Ils ne sont toutefois pas encore en mesure de localiser les bruits qu'ils entendent.

Capacités motrices

- Lorsqu'un enfant commence à faire un mouvement, il ne peut généralement pas l'interrompre immédiatement. Et il met plus de temps à réagir qu'un adulte. C'est ce qui explique pourquoi un enfant hésite d'abord avant de se lancer lorsque un ballon roule sur la route, par exemple. Les automobilistes croient à tort que l'enfant les a vus.



- Les enfants ont du mal à faire plusieurs choses en même temps. Ils apprennent peu à peu à coordonner la marche et la vision. Par exemple, un enfant en bas âge n'est pas en mesure de regarder à gauche et à droite en courant.
- Les enfants ne maîtrisent pas encore complètement la conduite du vélo et ont du mal à freiner, guider, effectuer des virages ou se maintenir sur une voie.

Perceptions

- Jusqu'à ses 10 ans, l'enfant n'est pas en mesure d'évaluer la vitesse ou la distance à laquelle se trouvent des véhicules.
- Les enfants ont du mal à s'orienter dans l'espace et ne distinguent pas la droite de la gauche.
- Les enfants ne comprennent pas qu'une voiture ne peut pas s'arrêter d'un coup, mais qu'elle a besoin d'une certaine distance pour pouvoir le faire.

A côté de ces spécificités des enfants, liées à leur développement, les conditions de l'environnement bâti (rues, trafic) jouent un rôle déterminant: les petits enfants qui ont la possibilité de se déplacer seuls dans leur quartier et se familiariser avec le trafic dans des rues modérées seront plus rapidement capables de se rendre seuls à l'école. Ces enfants s'orientent alors plus rapidement dans une situation de trafic complexe et sont plus aptes à réagir de manière adéquate aux véhicules venant dans leur direction. L'inverse est également vrai: le danger du trafic dans le quartier ou sur le chemin de l'école nuit souvent au développement de la motricité et de la capacité de perception des enfants. Les enfants qui doivent être accompagnés par leurs parents pendant de nombreuses années ne sont pas en mesure de développer un comportement sûr et autonome face à la circulation routière.



12 L'éducation routière commence avec les parents

«Attends, regarde, écoute, avance»

Il s'agit là certainement de la règle de comportement de l'éducation routière la plus connue des parents. En parallèle, elle constitue la base d'autres règles permettant d'améliorer la sécurité des enfants sur la route.

L'éducation routière commence tôt

Les enfants sont curieux. Tout comme la nature, le trafic attire leur curiosité dès leur plus jeune âge. Il suscite des questions auxquelles il s'agit de répondre le mieux possible. Comprendre progressivement ce qui se passe sur la route est la base de toute éducation routière. Un comportement trop craintif peut entraîner des actions irréfléchies et risquées. Par conséquent, il est important de ne pas faire peur à l'enfant et de ne pas le réprimander s'il fait encore des erreurs. C'est plus facile à dire qu'à faire car de nombreux parents ont eux-mêmes peur de la circulation et surtout de savoir leurs enfants sur la route.

Il n'est pas nécessaire d'être un expert pour apprendre aux enfants à se comporter de manière adéquate et sûre dans la circulation. En s'appuyant sur la curiosité naturelle des enfants, les parents peuvent les familiariser petit à petit avec de nouvelles situations. Les enfants apprennent mieux par la pratique et par l'expérience directe. Ils sont également très réceptifs lorsque des personnes de confiance, telles que leurs parents ou grands-parents, leur donnent l'exemple et les félicitent de leurs tentatives d'agir de manière juste. Ils apprennent ainsi à adopter de bons comportements et acquièrent une sécurité intérieure positive. Il est utile de fixer quelques règles simples, mais il ne s'agit pas de driller les enfants:



- Au début il est utile d'apprendre les comportements adéquats en parcourant ensemble le chemin de l'école, et en abordant différentes questions. Les enfants doivent être rendus attentifs à des types de situations, de véhicules, de personnes, de manière très concrète. Il ne suffit pas de dire «Attention, voilà une voiture», comme on l'entend trop souvent.
- L'enfant est encouragé à agir avec ses parents.
- Il doit être encouragé à agir progressivement de manière autonome tout en étant surveillé de près.

Apprendre à s'arrêter est l'exercice de base

Dès les premiers pas de leur enfant, les parents devraient toujours s'arrêter lorsque la circulation présente des dangers potentiels, même si le temps presse ou s'il pleut. L'enfant comprendra vite cette « tradition familiale » et l'imitera automatiquement. On peut expliquer à un enfant pourquoi on s'arrête pour regarder



dès l'âge de deux ans. Un enfant de trois ans doit pouvoir regarder lui-même des deux côtés et faire des remarques sur son propre comportement. Au fur et à mesure de son développement, on peut laisser le soin à l'enfant de choisir le moment où il traversera.

Traverser la chaussée tout seul

Les rues de quartiers sans danger sont idéales pour s'exercer à traverser de la chaussée. Une fois que l'enfant s'est arrêté au bord du trottoir, il doit d'abord regarder à gauche puisque c'est généralement de là que vient le danger. Puis il regarde plusieurs fois à gauche et à droite pour s'assurer que la voie est libre. Finalement, il regarde encore une fois brièvement à gauche avant de traverser tout droit, rapidement mais sans courir.



Lorsqu'il y a des feux de signalisation, les enfants doivent apprendre à regarder dans toutes les directions, même lorsque le feu est vert, et s'assurer qu'ils peuvent s'avancer en toute sécurité. En traversant, ils vérifient attentivement s'ils sont mis en danger par des véhicules qui obliquent. Même si les feux passent au rouge pendant qu'ils traversent, les enfants apprennent à continuer sans s'arrêter.

Les passages pour piétons ne sont sûrs que si les automobilistes respectent la priorité des piétons. Étant donné que ce n'est malheureusement pas toujours le cas, les enfants doivent le savoir et apprendre à :

- toujours s'arrêter au bord du trottoir avant de traverser,
- attendre que tous les véhicules et les vélos soient vraiment à l'arrêt,
- traverser seulement à ce moment.
- établir un contact visuel avec les automobilistes (même si ce n'est pas souvent possible).

Sur les voies dépourvues d'éléments facilitant la traversée, les enfants, mais aussi les parents pour montrer l'exemple, ne doivent pas traverser la route entre des obstacles qui gênent la vue, comme des voitures stationnées par exemple. Il vaut mieux faire un petit détour pour traverser à un endroit offrant une bonne visibilité, non seulement pour le piéton mais également pour les automobilistes.



Dans certaines quartiers, les véhicules stationnés gênent beaucoup la visibilité lors de la traversée. Les enfants doivent apprendre à déterminer si l'un de ces véhicules s'appête à démarrer. Puis ils s'avancent prudemment jusqu'à la ligne de visibilité, soit lorsqu'ils ont une vue d'ensemble de la route sans être mis en danger.

Des exercices adaptés en fonction de l'âge

Les tranches d'âge qui suivent sont indicatives, chaque enfant se développant de manière différente.

Dès 2 ans **Marcher sur le trottoir** La partie «intérieure» du trottoir, le long des maisons et des jardins, est plus sûre.

Dès 3 ans **Marcher au bord du trottoir** Expliquer clairement la différence entre le domaine réservé aux piétons et la chaussée.

Dès 4 ans **Traverser la route** Exclusivement sur des routes dégagées et peu fréquentées.

Dès 5 ans **Traverser sur le passage pour piétons avec des feux de circulation** La lumière rouge signifie «attendre» et la verte «marcher». L'enfant doit néanmoins faire attention au trafic.

Dès 5 ans **Parcourir le chemin de l'école en guise d'exercice et laisser l'enfant se déplacer seul dans le quartier** Dans un premier temps, l'enfant va à l'école enfantine et rentre en compagnie d'un adulte. Son comportement face à la circulation dans le quartier est jugé « stable » lorsqu'il agit de manière identique au même endroit à des moments différents pendant plusieurs jours. A ce moment-là, l'enfant est prêt à se mettre en route tout seul.

Dès 6 ans **Traverser la route parmi des obstacles entravant la visibilité**

Il est également nécessaire de montrer à l'enfant comment réagir à des situations inattendues. Par exemple: comment l'enfant traverse-t-il la route lorsque les feux ne marchent pas? Comment l'enfant doit-il se comporter aux feux lorsqu'une voiture avec gyrophare s'approche? Les adultes le savent, mais les enfants doivent encore l'apprendre. Plus ils ont de connaissances, plus ils seront en sécurité dans la circulation routière.

14 Planifier l'itinéraire et expérimenter le trajet

Planification et pratique: le b.a.-ba

Les parents doivent planifier et définir le trajet scolaire ensemble avec leur enfant. Il convient de privilégier les itinéraires peu fréquentés avec des vitesses modérées et de bonnes conditions de visibilité. Si nécessaire, on peut prévoir de légers détours pour des raisons de sécurité. Il en va de même pour les chemins menant aux places de jeu ou à l'école enfantine. Les communes ou les écoles bien organisées proposent des plans sur lesquels figurent les itinéraires recommandés. Par ailleurs, les communes ont le devoir de garantir la sécurité du trajet scolaire dans l'ensemble des quartiers.

Après avoir planifié et arrêté un trajet sûr, les parents accompagnent leurs enfants à plusieurs reprises sur le chemin retenu, dans les deux sens, avant la rentrée scolaire. Le chemin le plus sûr n'est pas forcément le plus court ni le plus passionnant. Au fil du temps, l'enfant souhaitera sûrement emprunter d'autres cheminements. Il peut arriver que l'on doive parcourir non pas un chemin mais plusieurs trajets différents tout en rendant l'enfant attentif aux endroits dangereux. Le trottoir peut comporter des risques au droit de sorties de véhicules ou de garage. L'enfant doit apprendre à faire attention aussi dans ce genre de cas et vérifier qu'il n'y a pas de voiture.



Le temps durant lequel les parents doivent accompagner leurs enfants dépend des difficultés que présente le trajet scolaire et de la capacité de l'enfant à surmonter les obstacles.



Lorsque l'enfant finit par se rendre à l'école tout seul, les parents doivent vérifier comment il se comporte dans la circulation et l'observer. C'est la seule manière de savoir quels chemins il prend, comment il traverse la chaussée et comment il se comporte lorsqu'il est accompagné de camarades du même âge. Avec le temps, l'enfant souhaitera aller à l'école avec des enfants du voisinage. Cela lui permet de se faire des copains et augmente la sécurité car les groupes sont plus visibles dans le trafic. Il ne faut toutefois pas négliger le fait que les enfants sont parfois plus inattentifs lorsqu'ils sont en groupe.

Il est très important que les enfants partent pour l'école suffisamment tôt et sans être pressés. Lorsqu'ils sont stressés, ils sont souvent distraits. Par ailleurs, lorsqu'un enfant est sous l'emprise d'émotions, cela peut compromettre sa sécurité: s'il est triste, qu'il a peur ou qu'il est en colère, il vaut mieux l'accompagner, même s'il est déjà plus âgé.



Porter des vêtements bien visibles

Le nombre d'accidents de la circulation sur le chemin de l'école est plus élevé entre octobre et février. De nuit ou au crépuscule ou quand les conditions météorologiques sont mauvaises, les automobilistes ne voient pas bien les enfants. Les enfants vêtus d'habits clairs, portant un gilet avec le triangle de sécurité ainsi qu'un cartable et des vêtements munis de réflecteurs, sont plus visibles dans l'obscurité.



Prudence avec les trottinettes

La plupart des cantons déconseillent l'usage des trottinettes ou des engins assimilés à des véhicules avant la 3^{ème} primaire, sans pour autant l'interdire. Ces véhicules ne sont pas adaptés aux enfants plus jeunes.



Lorsqu'un enfant circule en trottinette, il doit être encouragé à la prendre sous le bras ou à la pousser en traversant les passages pour piétons. Il convient d'être très prudent sur les routes en pente, qui peuvent entraîner des vitesses élevées.

À vélo sur le chemin de l'école

Chaque commune fixe ses propres règles et définit les conditions qui autorisent les enfants à se rendre à l'école à vélo. Dans de nombreux cantons et communes, la police de la route organise des tests de circulation à vélo pour les enfants de la 4^{ème} à la 6^{ème} primaire. S'ils passent ce test, les enfants sont généralement capables de parcourir à vélo le trajet scolaire en toute sécurité. Ils doivent néanmoins utiliser les itinéraires recommandés, comme lorsqu'ils vont à pied. La motricité et le sens de l'équilibre de l'enfant jouent un rôle décisif pour sa capacité à circuler à vélo en toute sécurité. Ces capacités s'acquièrent plus facilement lorsque l'enfant peut se déplacer librement autour de la maison et apprendre à circuler en tricycle, en trottinette etc. Il est d'ailleurs utile d'entreprendre des excursions familiales sur des itinéraires cyclables sécurisés afin de mieux évaluer les capacités de ses propres enfants.



16 La sécurité sur le chemin de l'école est indispensable

Objectif: améliorer la sécurité

L'amélioration de la sécurité du trajet scolaire doit avoir pour objectif de permettre aux enfants d'aller à l'école sans crainte (sécurité subjective) et sans danger (sécurité objective). Or, la peur pousse un nombre croissant de parents à accompagner leurs enfants, à les conduire à l'école en voiture, à organiser des services de patrouille scolaire ou à interdire à leurs enfants de jouer à l'extérieur. Cette réaction de la part des parents est à priori compréhensible mais n'améliore pas la sécurité en général:

- Les enfants ont besoin de la liberté que représentent les jeux en extérieur ou le chemin de l'école, cela favorise leur développement. Il est prouvé que les enfants qui n'ont pas cette possibilité d'autonomie sont moins avancés, dans l'expression verbale, la motricité, la capacité de gérer les conflits, l'indépendance et les contacts sociaux que des enfants qui peuvent se déplacer librement. Par ailleurs, les enfants ne peuvent apprendre et appliquer correctement les règles de la circulation que par l'expérimentation.
- En amenant leurs enfants en voiture à l'école, les parents créent un cercle vicieux: leurs allées et venues en voiture mettent en danger les autres enfants, surtout aux abords de l'école, ce qui pousse les parents de ces derniers à conduire leurs propres enfants à l'école pour des raisons de sécurité.
- La pratique des parents-taxis induit aussi le risque que la sécurité des enfants repose entièrement sur l'effort des parents, et que les communes ne s'occupent plus beaucoup de trouver des solutions aux points problématiques et d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers.

Compléter l'éducation à la sécurité routière

Il est indéniable que l'éducation routière joue un rôle important. Les enfants doivent être informés des divers dangers que pose la circulation et encouragés à s'exercer à adopter un comportement adéquat. Cet apprentissage commence à la maison et se poursuit à l'école. Or, le comportement des enfants ne se forme pas dans le vide mais dans des conditions concrètes telles que les règles de la circulation, les infrastructures et le comportement des autres usagers de la route, en particulier des usagers motorisés. Bon nombre de situations dangereuses sont provoquées par des infrastructures routières mal conçues ou mal construites. À l'inverse, un bon aménagement peut encourager les enfants à se comporter de manière adéquate: par exemple, si des lieux de traversée sécurisés sont aménagés aux endroits où ils sont le plus nécessaires, ils seront utilisés. Par contre, si le passage pour piétons avec îlot central le plus proche est trop loin, l'enfant aura davantage tendance à traverser la route à des endroits peu sûrs.

Le comportement des usagers de la route motorisés dépend lui aussi de l'aménagement des routes. L'expérience montre qu'il ne suffit pas d'installer des panneaux de limites de vitesse (par exemple 30 km/h). Il faut vraiment que les automobilistes roulent plus lentement. Il est donc nécessaire de prendre des mesures d'aménagement permettant de ralentir le trafic et d'améliorer les rues de quartier.

Il est également important que la police et les autorités responsables de la circulation pratiquent un suivi, en effectuant des contrôles de vitesse et en faisant respecter les interdictions de stationnement autour des écoles.

Dans l'intérêt des enfants, les parents, tout comme les écoles, les autorités scolaires et d'autres groupes d'acteurs, doivent exiger l'amélioration des infrastructures routières partout où cela se révèle nécessaire. Les mesures améliorant la sécurité des enfants sont souvent aussi utiles pour les piétons et les cyclistes adultes et rendent la circulation dans les villes plus agréable pour tout le monde.

Mesures pour garantir la sécurité sur le chemin de l'école



Éducation routière



Mesures d'aménagement



Contrôle des vitesses

Bases juridiques

La Constitution fédérale (CF) stipule que l'enseignement de base est obligatoire (art. 62 par. 2). Les autorités scolaires locales doivent néanmoins veiller à ce que les enfants d'âge scolaire puissent effectuer le chemin de l'école dans des conditions acceptables. Si, en raison de sa longueur ou de sa dangerosité, le trajet scolaire n'est pas adapté aux enfants, les autorités scolaires sont tenues d'y remédier. Plusieurs facteurs doivent être pris en compte pour déterminer si un trajet scolaire est acceptable: la distance, la topographie, la sécurité routière, l'âge et la constitution physique des enfants. La sécurisation du chemin de l'école est également ancrée dans la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), entrée en vigueur le 1er janvier 1987. Elle oblige les cantons et les communes à établir des plans de réseaux de chemins pour piétons. La loi fait explicitement mention des chemins desservant les écoles (art. 2). Elle stipule également clairement que la circulation sur ces chemins doit être sans danger (art. 6).

Art. 2 Réseaux de chemins pour piétons

- 1 Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations.
- 2 Ces réseaux comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.
- 3 Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles (enfantines et primaires), les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

Art. 6 Aménagement et conservation

- 1 Les cantons:
 - a. Pourvoient à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre;
 - b. Assurent une circulation libre et si possible sans danger sur ces chemins;
 - c. Prennent les mesures juridiques propres à assurer l'accès au public.
- 2 Dans l'accomplissement de leurs autres tâches, ils tiennent compte des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre.

Les cantons et les communes sont tenus d'établir des plans de chemins pour piétons. Ceux-ci peuvent être intégrés à divers types de plans communaux (plan du réseau routier, volet du plan directeur concernant la circulation,...). Ce plan devrait comprendre:

- les divers lieux de destination (écoles, mais aussi lieux d'activités extra-scolaires),
- le réseau de chemins pour piétons existant,
- les chemins en projet,
- les mesures prises pour éliminer les endroits dangereux ou garantir l'ancrage légal.

La plupart des cantons ont désigné au sein de leur administration un bureau spécifique pour les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre chargé de mettre en oeuvre les plans de chemins pour piétons. Ce bureau fournit des données cantonales et d'autres informations utiles.

Plusieurs critères sont déterminants pour décider si un trajet scolaire est acceptable ou dangereux, notamment:

- la longueur du chemin,
- les moyens de transports utilisés pour aller à l'école,
- le nombre de routes à traverser à pied ou à vélo,
- le type de difficultés qu'occasionne la traversée de la route.
- d'autres particularités du chemin telles que l'absence de trottoirs ou de pistes cyclables.

Les interlocuteurs

La sécurisation des trajets scolaires est une tâche commune incombant à de nombreux groupes d'acteurs différents. Une bonne collaboration entre toutes les parties permet de repérer les problèmes à temps et de chercher ensemble des solutions pouvant être mises en œuvre de manière ciblée:

- La police est un interlocuteur important. De par leur travail sur place, les policiers sont très conscients des accidents et des dangers concrets pour les enfants dans la circulation.
- Les instructeurs font également partie du corps de la police. Ils sont chargés non seulement de donner des cours d'éducation routière mais également de contrôler les trajets scolaires, de fournir des conseils sur les itinéraires et de soutenir les parents ainsi que le corps enseignant. Dans de nombreuses communes, le bureau de prévention des accidents (bpa) dispose d'ailleurs de délégués à la sécurité qui servent d'interlocuteurs.
- Le nom de la structure administrative chargée d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures varie en fonction de la taille et de l'organisation d'une commune. Les villes ont parfois un service spécifique chargé de la question des piétons et des cyclistes. C'est à ces services communaux qu'il faut s'adresser pour toute question liée à la modification des infrastructures dans le cadre de la sécurisation du chemin de l'école.
- Les écoles et les autorités scolaires jouent un rôle décisif. En cas de problèmes liés au trajet scolaire, c'est à elles que s'adressent en priorité les parents. Il est important qu'elles prennent au sérieux et transmettent les informations qui leur sont fournies.
- L'implication des parents est toujours bienvenue. Ce sont eux qui sont les mieux à même de connaître les préoccupations et les besoins des enfants. Dans de nombreux cantons et communes, il est possible et même souhaitable que les parents collaborent avec l'école. Dans bon nombre de conseils de parents d'élèves, un groupe de travail est chargé d'examiner la sécurité sur le chemin de l'école.
- Les enfants connaissent le mieux les problèmes que posent leurs trajets scolaires. Il est donc indispensable de les consulter, par exemple par le biais d'une enquête portant sur le chemin de l'école.

- Enfin, diverses organisations peuvent également apporter un savoir-faire très utile (voir liste en annexe). Elles peuvent conseiller ou apporter leur soutien aux parents lorsque l'école, le service communal ou la police ne veulent pas assumer leurs responsabilités.

Étapes de la sécurisation du trajet scolaire

La sécurisation du chemin de l'école est composée de divers éléments et de plusieurs phases. Selon les situations, certaines tâches peuvent être menées en parallèle, ou être laissées de côté. Les parents qui s'investissent mais ne disposent pas de beaucoup de temps et de moyens ont intérêt à se concentrer sur certains éléments. Les bureaux responsables sont rendus plus attentifs lorsque les parents ou des groupes se mobilisent autour d'une cause commune.

Phase de préparation

Une bonne préparation est utile et rend les phases suivantes plus aisées. Dans un premier temps, il faut établir clairement les objectifs et la manière de les atteindre. Lors de l'élaboration du projet, se pose la question de savoir qui mènera le processus et quels groupes y participeront. La réponse peut varier selon les problèmes et leur importance. A l'expérience, une bonne manière de faire est que l'école dirige le projet avec le soutien d'un groupe de parents, des autorités communales, d'un instructeur de la sécurité routière et des autorités scolaires.

Phase d'analyse

Dans cette phase, il s'agit avant tout de repérer les points problématiques: à quel endroit du trajet scolaire les enfants sont-ils en danger, et pourquoi? Ces questions peuvent être analysées à l'aide de diverses méthodes complémentaires. Les enquêtes menées auprès des élèves constituent un outil important. Il est également indispensable de se rendre sur place et d'effectuer une évaluation des accidents.

Phase de mise en œuvre

En s'appuyant sur l'analyse, on évalue quelles pourraient être les mesures. Dans un deuxième temps, on informe et sensibilise la population ainsi que les autorités en présentant et en publiant les résultats. Il appartient à la commune de mettre en œuvre les mesures. Les possibilités sont nombreuses: opter pour des solutions à court terme en prenant des mesures provisoires ou privilégier les mesures d'aménagement à réaliser à moyen ou long terme.

Phase 1: préparation

L'initiative est en général prise par les parents ou les écoles

parents et enfants	écoles, autorités scolaires	autorités (construction et planification)	police, instructeurs de circulation	autres organismes
--------------------	--------------------------------	--	--	-------------------

Organisation de projet
Collecte des informations
Définition des objectifs

Phase 2: analyse

Repérage des points problématiques (différentes méthodes)

répondent aux ques- tionnaires, renseignent sur les endroits problématiques	organisent et mènent le sondage/se rendent sur place	coordonnent et évaluent/ fournissent les informations	font une évaluation des accidents et communiquent les résultats	fournissent des conseils (processus et contenu)
--	--	---	--	--

Exploitation des résultats

Phase 3: mise en oeuvre

Élaboration du plan des trajets scolaire (itinéraires recommandés et les endroits problématiques)

les parents accompagnent la phase de mise en oeuvre	élaborent des recommandations pour les trajets scolaires	mettent en oeuvre des premières mesures im- médiates, prévoient des mesures d'aménagement	observent le trafic et contrôlent les vitesses	fournissent des conseils techniques
exercent le trajet avec leurs enfants	communiquent les résultats et les publient	mettent en oeuvre les mesures d'aménagement	assurent l'instruction routière adéquate	

Suivi des résultats, poursuite du processus sur la durée

20 Enquête auprès des écoliers

Pourquoi interroger les élèves?

Une enquête auprès des élèves complétée le cas échéant par l'avis des parents s'avère généralement très utile dans le cadre d'une démarche d'amélioration de la sécurité sur le chemin de l'école. L'expérience montre qu'il est possible de le faire dans le cadre des cours avec un investissement financier léger, et sans que cela demande trop de temps ou d'effort d'organisation. Les plus jeunes enfants (école enfantine, début du primaire) étant encore trop petits, il est préférable d'interroger les parents. Le point de vue des enfants est cependant très important:

- Les enfants ont un point de vue différent sur le trafic. Ce sont eux qui connaissent le mieux le chemin qu'ils parcourent chaque jour.
- Par l'effet de routine et à cause de leur expérience, les adultes ne voient souvent plus les problèmes que rencontrent les enfants sur la route.
- Il faut pouvoir prendre en considération tous les chemins qu'empruntent les enfants (eux seuls peuvent les décrire).

Que veut-on obtenir?

- Des informations concernant les pratiques sur le chemin de l'école (moyens de transport, parents accompagnant les enfants etc.) et sur les itinéraires les plus importants.
- Les points problématiques mais également les principaux lieux de rencontre des enfants et les endroits qui les attirent.

À quoi ressemble le questionnaire?

Le questionnaire est composé d'une série de questions et d'un plan. Les points problématiques peuvent ensuite être numérotés sur le plan et le problème peut être décrit sur le questionnaire. Un simple tableau Excel permet ensuite d'exploiter les données.

Contenu du questionnaire

(Un modèle est téléchargeable sur: www.chemin-ecole.ch, il peut être adapté puis imprimé)

- Informations concernant les enfants (âge, classe, école)
- Quels chemins les enfants prennent-ils pour aller à l'école et rentrer à la maison?
- À quelle fréquence les enfants changent-ils de trajet?
- Comment les enfants vont-ils à l'école (à pied, à vélo, en transports publics, en voiture)?
- Les enfants vont-ils à l'école seuls ou en compagnie d'autres camarades d'école?
- Sont-ils accompagnés d'adultes?
- Pourquoi les enfants sont-ils accompagnés?
- Quels sont les endroits dangereux?
- Pourquoi ces endroits sont-ils considérés comme dangereux?
- Qu'est-ce qui plaît aux enfants sur le chemin de l'école?

Comment se déroule l'enquête?

Dans le cas où l'enquête n'est pas menée par l'école, la direction de l'école et les enseignants concernés doivent être contactés à temps. En tous les cas, il convient de privilégier la coopération avec les autorités scolaires et communales. Il est important de collaborer avec l'école en particulier pour les plus petits, qui ne sont pas en mesure de répondre au questionnaire sans aide. Pour l'école enfantine, il est judicieux de faire remplir le questionnaire par les enfants en compagnie d'un des parents. Mais plus les enfants répondent aux questions de manière autonome, moins les réponses risquent d'être influencées par d'autres personnes. Des photos ou des dessins réalisés par les enfants peuvent aider à illustrer les dangers sur le chemin de l'école.



Combien d'enfants faut-il interroger ?

Dans la mesure du possible, toutes les classes ou du moins toutes les tranches d'âge devraient participer à l'enquête. C'est la seule manière de garantir que les résultats soient représentatifs.

Comment dépouiller le questionnaire ?

Le questionnaire peut être dépouillé manuellement ou électroniquement.

Pour chaque question, une feuille d'évaluation doit être créée pour l'ensemble des classes et pour toutes les catégories de réponses. Les résultats de l'enquête y sont introduits avec un système de coches. Chaque question doit être traitée et présentée séparément, par classe et par école.

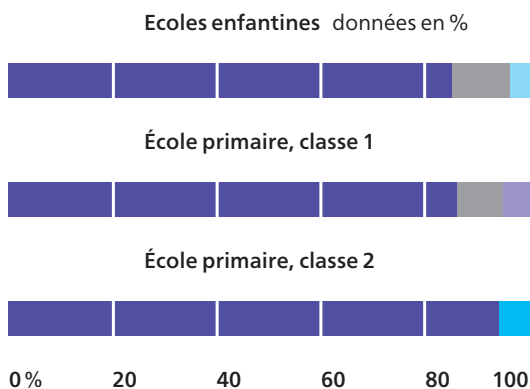
Présentation des résultats

Les données doivent être rendues anonymes pour la communication des résultats. Pour ce faire, on regroupe les résultats par classe ou par tranche d'âge. Il est utile de présenter les résultats dans un rapport en exposant les réponses à chaque question à l'aide de graphiques et en formulant des observations. L'ensemble des données permet d'établir une représentation des points problématiques: l'importance du problème est proportionnelle au nombre de fois où il est mentionné. Le fait qu'il y ait peu de trafic sur une route ne signifie pas pour autant que la situation est sans danger. Une rue de quartier très large peut être tout aussi dangereuse qu'une route principale très fréquentée. Les vitesses pratiquées, les conditions de visibilité et la longueur de la traversée de la route jouent un rôle très important.

Question 2: Choix du moyen de locomotion	à pied		à vélo		en bus		en voiture		autres		pas d'indications		nombre d'enfants
Ecole enfantine XX		13	-	-	-	-		1	-	-	-	-	14
Ecole enfantine YY		10	-	-	-	-		2		1	-	-	13
École primaire, classe 1		19	-	-	-	-		2	-	-		1	22
École primaire classe 2		16		1	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Total (pour contrôle)		58		1		0		5		1		1	66

Semaines de projets

Les analyses du trajet scolaire peuvent être intégrées dans des matières et des objectifs pédagogiques très divers et être menées notamment dans le cadre de semaines de projets scolaires. Cela permet aux les enfants de participer activement à la planification du chemin de l'école, ce qui est une très bonne chose. Lors de la semaine de projet, l'école peut également solliciter le soutien d'experts professionnels, d'instructeurs de la circulation ou d'organisations spécialistes de l'enfance. Les points dangereux, ou ressentis comme tels peuvent être repérés en organisant une excursion en groupe. Au lieu de demander aux enfants de décrire le chemin de l'école «de mémoire», on peut ainsi prendre des notes et des photos et faire des croquis sur place.



à pied

à vélo

en voiture

autres

pas d'indications

22 Le plan des trajets scolaires

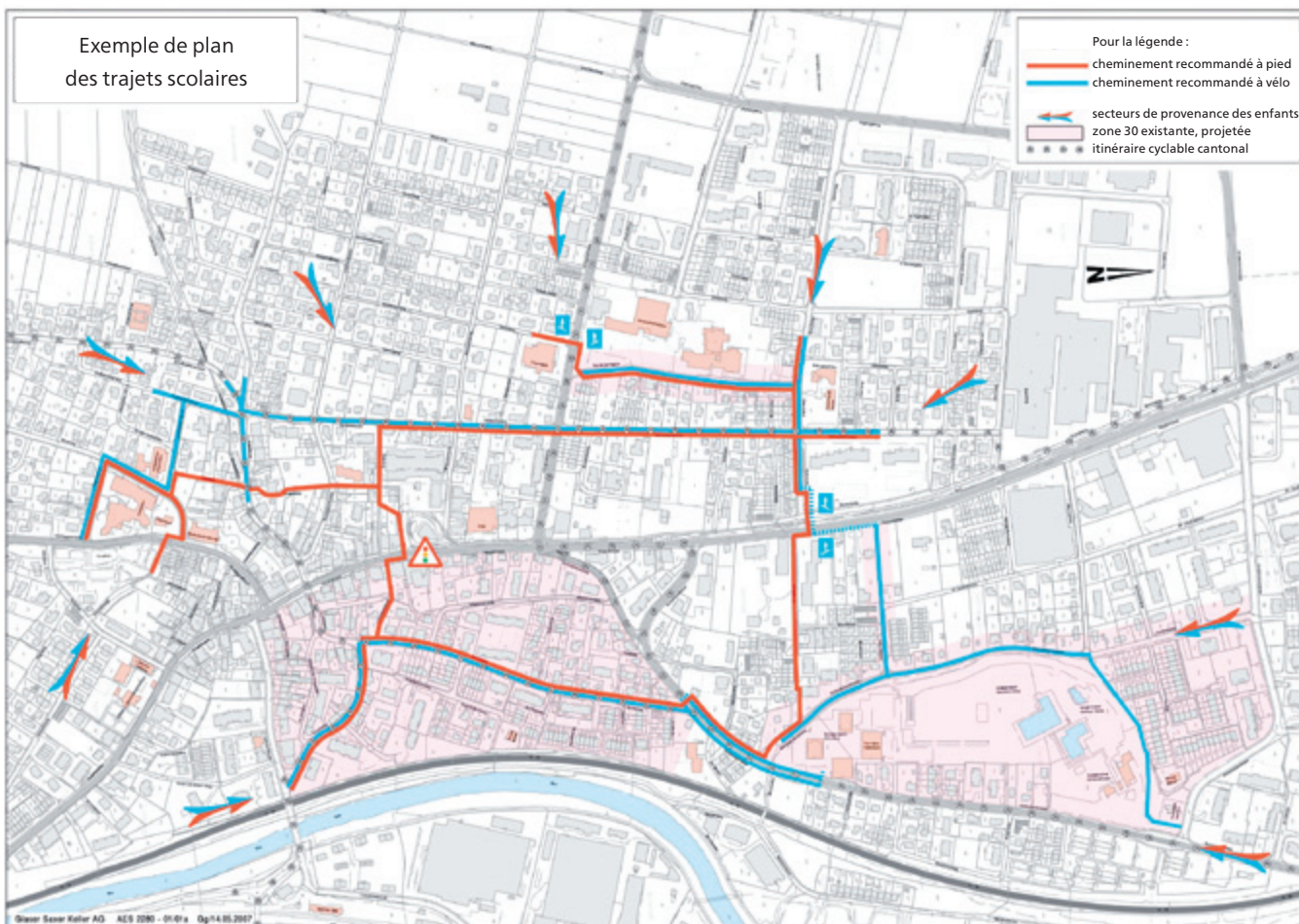
Qu'est-ce qu'un plan des trajets scolaires?

Un plan des trajets scolaires montre les quartiers à circulation modérée ainsi que les chemins d'école les plus sûrs et les plus agréables pour les enfants. Il met aussi en évidence les endroits ou les parcours problématiques. Un plan complet est utile pour l'éducation routière, s'il est compréhensible et qu'il est exploité par les parents et intégré pour les enfants à l'apprentissage du chemin de l'école. Il permet aussi de signaler les points dangereux qu'il vaut mieux essayer de contourner, dans l'attente des mesures d'amélioration à prévoir.

Dans l'idéal, les parents devraient recevoir ce plan avant la rentrée scolaire afin d'avoir suffisamment de temps pour exercer l'itinéraire avec leurs enfants en guise d'exercice. Le plan de trajet scolaire devrait comprendre:

- la délimitation de la zone concernée par les déplacements des écoliers
- le réseau routier ainsi que le réseau des chemins piétons et cyclables
- les restrictions de circulation (interdictions de circuler, routes à sens unique)

- la réglementation des carrefours (feux de signalisation)
- les dispositifs facilitant la traversée en toute sécurité (feux de signalisation, passages supérieurs et inférieurs, passages pour piétons avec îlot central)
- d'autres aides à la traversée (îlots centraux, rehaussements et rétrécissements latéraux)
- le cas échéant, les endroits bénéficiant de la présence de patrouilleurs scolaires
- les arrêts de transports publics utilisés par les écoliers
- les lieux que les enfants apprécient sur le chemin de l'école (place de jeu, kiosque)
- les lieux potentiellement dangereux pour les enfants sur le chemin de l'école
- les lieux où des accidents impliquant des piétons ou des cyclistes se produisent fréquemment



Comment élaborer un plan des trajets scolaires?

L'élaboration d'un plan des trajets scolaires nécessite du temps. Il doit être le fruit d'une collaboration entre les enfants, les parents, les écoles, les autorités de planification et les autorités scolaires ainsi que la police et les instructeurs de la circulation.



Les informations concernant les endroits dangereux et les itinéraires sûs desservant l'école sont obtenues en parcourant le trajet ou en consultant les enfants et les parents. Il s'agit ensuite de reporter sur le plan les trajets suivis par les enfants, ainsi que les points noirs mis en évidence (avec un descriptif des problèmes). Le plan devrait aussi faire figurer les endroits appréciés des enfants. Ce travail permet d'élaborer dans un premier temps un plan concernant un nombre limité de classes, qui s'étoffera progressivement et devenir un plan valable pour l'ensemble d'une école, voire d'une commune. Les plans devraient être réalisés avec l'aide d'organismes spécialisés. Cela permet de prendre un peu de distance par rapport à des premières impressions: les endroits les plus dangereux ne sont parfois pas ceux qui le semblent de manière évidente et qui incitent finalement tout le monde à la prudence.

L'étape suivante, non décrite ici, est le plan de déplacement scolaire (PDS) qui comprend l'enquête auprès des écoliers, le plan des trajets scolaires, des propositions d'assainissement des points noirs et des recommandations de mobilité des élèves, des enseignants et des parents.

Dans l'idéal, le plan des trajets scolaires comporte les recommandations suivantes:

- les chemins que doivent privilégier les écoliers pour les raisons de sécurité,
- les endroits appropriés pour traverser les routes,
- les points dangereux qui devraient être évités,
- éventuellement d'autres informations utiles (p.ex. le côté de la route sur lequel l'écolier devrait marcher),
- les endroits où les parents devraient déposer leur enfant, et ceux où ils devraient éviter de le faire (il devrait toujours subsister un bout de chemin à parcourir à pied),
- les chemins desservant les lieux d'activités extrascolaires.

Actualisation des plans

Pendant le processus d'élaboration des plans, toutes les parties concernées devraient discuter ensemble de l'élimination des endroits dangereux et de l'amélioration des trajets scolaires.

Les routes et les conditions de circulation changent au fil du temps, rendant caducs les plans de trajets scolaires au bout d'un certain temps. Ceux-ci doivent donc être régulièrement réexaminés, et le cas échéant mis à jour.

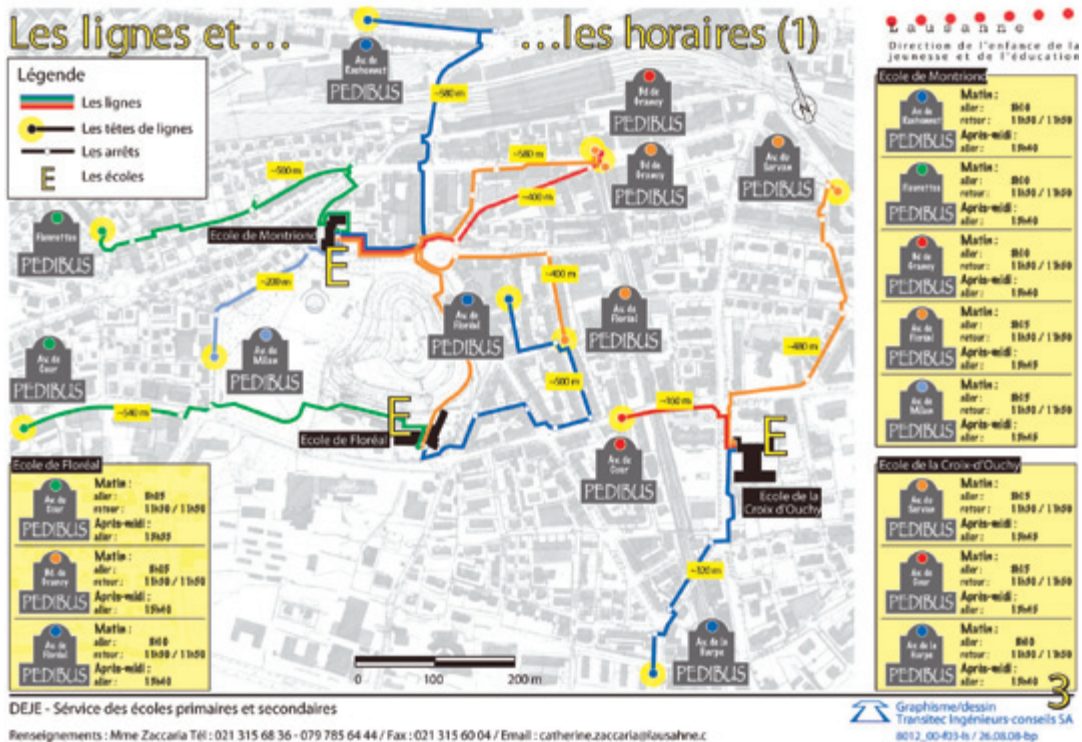
Le plan des trajets scolaires ne suffit pas en soi à garantir la sécurité sur le chemin de l'école. Les parents doivent parcourir le chemin avec leur enfant à plusieurs reprises. Au début, si les enfants ne sont pas encore capables de se débrouiller seuls, il convient de prendre des mesures supplémentaires: l'instauration d'un système de patrouilleurs scolaires aux endroits particulièrement dangereux ou l'introduction d'un «Pédibus» permet aux écoliers d'être plus en sécurité sur le chemin de l'école. De telles mesures doivent cependant être considérées comme des solutions temporaires qui ne doivent pas décharger les communes de leur obligation de garantir la sécurité des trajets scolaires.

24 Parcourir ensemble le chemin de l'école

Les parents organisent le trajet scolaire

L'objectif doit être de permettre aux enfants d'aller à pied à l'école et de traverser les routes principales seuls. Si l'itinéraire comporte des endroits problématiques, il faut essayer de trouver des solutions qui permettent de les éviter. Amener les enfants n'est pas une alternative viable, et cela ne fait qu'empirer la situation.

Les parents peuvent déterminer eux-mêmes les trajets scolaires à parcourir à pied: cela ne prend pas beaucoup de temps et c'est une méthode qui a fait ses preuves. Les enfants sont encouragés à aller à l'école en petits groupes. Au début, il faut qu'un adulte les accompagne encore et les parents doivent s'organiser en conséquence. C'est souvent un parent engagé qui en prend l'initiative. Ce service est surtout nécessaire pendant les premiers mois de l'année scolaire. Il peut ensuite être réduit avant d'être totalement supprimé.



Le Pédibus

Lorsque les enfants sont trop jeunes ou que le trajet est trop dangereux pour qu'ils aillent à pied sans accompagnement, c'est l'occasion d'instaurer un Pédibus. Comme un bus scolaire, le Pédibus accueille les enfants à des arrêts signalisés par des panneaux, selon un horaire fixe et un itinéraire déterminé par les parents.

Tout comme le système d'accompagnement organisé par les parents, mentionné plus haut, le Pédibus permet aux enfants d'acquiescer les bases de leur expérience de piéton et de faire en quelque sorte leur apprentissage des règles de sécurité. C'est cette expérience qui leur permettra plus tard d'être des piétons aguerris et d'aller seuls à pied à l'école. Mais ce n'est pas le seul avantage du Pédibus qui permet aux enfants de partager ces trajets avec des amis et aux parents de se répartir les trajets. Le Pédibus doit être considéré comme une solution provisoire. L'objectif final est de permettre à l'enfant d'aller ensuite à l'école à pied en toute sécurité.

En Suisse romande, le modèle a fait école dans de nombreuses communes. Parents et enfants apprécient ce nouveau type de service d'accompagnement. Le Pédibus peut être organisé tant dans les villages que dans les grandes villes. C'est une manière économique et écologique d'améliorer la sécurité sur la route.

Le projet Pédibus doit être lancé dans une commune par des personnes engagées, généralement des parents, des associations de parents, des enseignants motivés ou des autorités communales qui se penchent sur la question et qui ont à cœur d'offrir plus de sécurité aux enfants sur le chemin de l'école. La coordination entre les organisateurs, l'école, la commune et la police est conseillée.

Comment organiser un Pédibus ?

- Un petit sondage permet de déterminer quels écoliers s'intéressent au Pédibus, où se trouve leur domicile et quel est l'itinéraire le plus sécurisé et l'emplacement des arrêts.
- Les parents se répartissent la conduite des trajets ou font appel à d'autres accompagnements volontaires (aînés, voisins, etc). Ces accompagnants sont bien au courant règles de comportement, si besoin en collaboration avec l'instruction de la circulation routière. Il est conseillé d'effectuer l'itinéraire à titre d'essai pendant une ou deux semaines.
- Des panneaux indiquant les horaires de départ sont installés aux arrêts. Dans le cas où plusieurs itinéraires se croisent, ils sont de couleurs différentes. À l'instar des lignes de bus normales, le Pédibus suit un horaire précis. Il est important que les enfants soient à l'heure à leur arrêt. Si un enfant arrive en retard à l'arrêt, il manque le bus et doit être accompagné par ses parents.
- On prévoit généralement un accompagnant pour 8 enfants. Au delà, on recommande la présence de deux accompagnants.

Pour toute information www.pedibus-geneve.ch/creez-votre-ligne

Journée internationale à pied à l'école

Réfléchir à nos modes de déplacements, en susciter d'autres plus doux, mettre en point de mire le parcours des écoliers: c'est le pari de cette journée unique.

Dans une ambiance festive, écoliers et parents sont les héros du jour. Les cortèges sont une belle occasion de se réapproprier l'espace public et de rendre tous les usagers de la route attentifs à la sécurité des enfants. Ces derniers empruntent, en moyenne quatre fois par jour, ce chemin de l'école banalisé par l'habitude. Une raison supplémentaire d'être vigilants.

Sous l'impulsion de l'ATE, la Journée internationale à pied à l'école, célèbre sa dixième édition en 2010. Toute la Suisse latine participe à cette campagne. 250 lignes de Pédibus mènent la marche et servent de relais dans les différentes communes. Évènement à la fois mondial et local, cette multitude d'événements minuscules, crée, un mouvement joyeux et une belle émulation dans 42 pays et des centaines d'écoles de Suisse latine. Point d'orgue d'une année où tous grandissent, pas à pas, sur le chemin de l'école.

informations: Bureau-Conseil@ate.ch

Routes «à orientation trafic»

Lors de la mise en oeuvre des mesures visant à sécuriser le chemin de l'école, il convient de tenir compte de la fonction des différentes routes. On établit généralement une distinction entre les routes «à orientation trafic» (celles où il y a un trafic important, les rues principales d'une localité) et les routes «d'intérêt local» (rues de quartier, routes secondaires).

Sur les routes «à orientation trafic», l'amélioration de la sécurité et de la qualité de l'espace nécessite généralement la mise en oeuvre de mesures d'aménagement, comme par exemple: aménagements marquant l'entrée en localité, feux, giratoires, îlots refuges aux passages piétons, réduction optique de la chaussée par le marquage de bandes cyclables («chaussée à voie centrale banalisée»), et espaces piétons de largeur confortable.

En localité, ces types de routes devraient être pourvus systématiquement d'espaces réservés aux piétons (p.ex. trottoirs) suffisamment larges: dans la règle ils devraient avoir au moins 2m.

Les espaces pour piétons séparés de la chaussée permettent d'atteindre un bon niveau de sécurité. Mais l'impression de sécurité doit aussi être prise en compte sans quoi l'aménagement risque de ne pas être utilisé (par ex. passages sous voie). Hors localité, les routes principales empruntées par des écoliers devraient toujours comporter des pistes cyclables et des chemins pour piétons séparés de la chaussée.

Les routes principales doivent disposer d'un espace séparé pour les cyclistes. Les voies cyclables délimitées de manière continue le long de la route constituent une solution relativement sûre. Les cyclistes se trouvent ainsi dans le champ de vision direct des automobilistes et sont surtout visibles dans les croisements, aux débouchés et aux sorties de propriétés. Il est aussi possible de diriger les cyclistes sur des itinéraires parallèles moins fréquentés à l'intérieur des quartiers.



Les trottoirs continus permettent aux piétons de bénéficier de la priorité pour traverser de manière plus aisée aux débouchés de rues latérales.



Les passages pour piétons avec îlot central d'une largeur d'au moins 1,5m sont recommandés pour la traversée des routes. Les passages pour piétons sans îlot central devraient rester l'exception (par ex. lorsque l'espace est insuffisant ou lorsque la chaussée est étroite et la traversée relativement courte). Les bastions (avancées de trottoir) sont également des aides à la traversée, ils améliorent la visibilité sur le passage piéton et réduisent la traversée.

Ces dernières années, plusieurs réaménagements ont été réalisés dans des centres de localités, sur des tronçons où la présence de passages piétons ponctuels ne correspondait pas à des besoins de traversées multiples. Dans ce type de cas, le marquage d'une bande polyvalente en milieu de chaussée offre aux piétons la possibilité de traverser en deux temps sur toute la longueur du tronçon (sans toutefois bénéficier de la priorité).

Sur les routes à fort trafic, les feux de signalisation constituent une bonne protection et permettent aux enfants de traverser la route de manière relativement sûre. Par contre les temps d'attente sont parfois si longs que les enfants perdent patience et pensent que les feux sont en panne. Il faudrait dans ce cas évaluer la possibilité de mettre en place un dispositif permettant d'agir sur les phases de feux (bouton-poussoir commandant le vert pour les piétons).

Routes «d'intérêt local»

Sur les routes d'intérêt local, il s'agit plutôt de mettre en œuvre des mesures de modération du trafic et d'abaissement de la vitesse de circulation, qui permettent de faciliter la cohabitation entre piétons, cyclistes et usagers motorisés dans les quartiers d'habitation. Il est important que ces mesures ne soient pas mises en place par les communes de manière isolée, mais qu'elles s'inscrivent dans un projet de modération du trafic portant sur l'ensemble de la commune. Les zones 30, les zones de rencontre et/ou des éléments d'aménagement modérateurs constituent des bons outils pour obtenir l'abaissement des vitesses. L'instauration de zones 30 et de zones de rencontre nécessite de réaliser une expertise spécifique.

Zones 30

Dans les zones 30, la règle de la priorité de droite s'applique à tous les croisements, ce qui constitue une mesure de modération du trafic. Les passages piétons sont normalement supprimés: on peut traverser librement partout, par contre les véhicules restent prioritaires. Selon les termes de la loi, des passages piétons peuvent être maintenus lorsque des besoins particuliers l'exigent, par exemple à proximité d'écoles ou de homes. A certains endroits il peut être nécessaire de prévoir des mesures complémentaires sous la forme d'aménagements: décrochements horizontaux («chicanes») ou



ou verticaux («gendarmes couchés»), rétrécissements latéraux, éléments de barrage, ou parfois simplement avec le marquage au sol de la priorité de droite aux croisements.



Zones de rencontre

L'instauration de zones de rencontre dans des rues de quartier permet aux enfants de s'appropriier la chaussée comme espace de jeux, d'exercice et de rencontre. La vitesse maximale de circulation est basse (20 km/h) et les piétons bénéficient de la priorité, contrairement aux zones 30.

Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits signalés comme tels. Pour que les enfants soient vraiment invités à jouer dehors, il est important de ménager des endroits libres de stationnement.



L'instauration de zones de rencontre peut aussi être une bonne solution devant des écoles, par exemple pour remplacer plusieurs passages piétons rapprochés ou compenser une absence de trottoirs. Cela permet à la fois d'améliorer la sécurité et de donner la priorité aux piétons sur l'ensemble d'un tronçon sensible.

Mesures complémentaires

Pour rendre les conducteurs particulièrement attentifs à l'approche des écoles, il peut être utile de prévoir le marquage au sol du signal «Enfants», complété par un marquage «Ecole».



28 Recommandations

- 1 Le chemin de l'école est un lieu d'expérimentation, d'apprentissage et de socialisation. Les enfants ne peuvent se déplacer librement et se développer sainement que si ce trajet est sûr. Les expériences qu'ils font sur le chemin de l'école jouent un rôle important pour leur développement. Elles permettent aux enfants d'apprendre à bien évaluer certaines situations, d'améliorer peu à peu leur motricité et de gagner en autonomie.
- 2 En Suisse, un enfant sur cinq est en surpoids. A elle seule cette raison devrait suffire à dissuader les parents d'amener leurs enfants à l'école en voiture. Aller à l'école à pied est sain et contribue dans une large mesure à couvrir le besoin minimum quotidien d'activité physique.
- 3 Les enfants font partie des groupes vulnérables dans la circulation. En Suisse, plus de 5 enfants de 0 à 14 ans sont blessés par des accidents de la circulation chaque jour. Un quart de tous les accidents impliquant des enfants se produisent sur le chemin de l'école. Il est donc indispensable de s'attacher à renforcer la sécurité de ces cheminements.
- 4 Les problèmes de sécurisation du chemin de l'école sont d'abord liés à la circulation, non au comportement des enfants. La nécessaire éducation routière des enfants ne doit pas exempter les communes de leur devoir d'améliorer la sécurité routière – pour tous les usagers – en lien avec un objectif plus large de qualité de vie dans les quartiers.
- 5 La responsabilité de la sécurité sur le chemin de l'école incombe à la collectivité. Il est essentiel que toutes les parties concernées (police, services communaux, enseignants et autorités scolaires, parents et groupes de parents ainsi que d'autres experts) collaborent. Le point de vue des enfants doit toujours être pris en compte: ils sont les mieux placés pour connaître les problèmes posés par le trajet scolaire.
- 6 La sécurisation du chemin de l'école est une des tâches de la planification des routes. L'éducation routière doit être complétée de manière appropriée par des mesures de gestion du trafic, d'aménagement et de contrôle des vitesses.
- 7 L'éducation routière joue un rôle essentiel pour expliquer aux enfants les dangers du trafic et leur enseigner les comportements adéquats. Elle peut exploiter la curiosité naturelle des enfants, c'est en faisant leurs propres expériences qu'ils apprennent le mieux. À l'aide de règles simples, mais sans en faire un exercice de dressage, on initie peu à peu les enfants à de nouvelles situations.
- 8 Les mesures d'aménagement et de gestion de la circulation sont de bons outils pour améliorer la sécurité. Sur les «routes d'intérêt local», dans les quartiers d'habitation, il est plus judicieux de prévoir des mesures de modération du trafic et un abaissement de la vitesse de circulation. Les zones 30 et les zones de rencontre permettent d'améliorer la sécurité sur le chemin de l'école, mais aussi d'offrir aux enfants des espaces de vie dans leur quartier.
- 9 Les contrôles de vitesse effectués par la police contribuent également à améliorer la sécurité des trajets scolaires. Il est parfois nécessaire de procéder à des contrôles de vitesse et de faire respecter les interdictions de stationner aux abords des écoles.
- 10 Les enquêtes auprès des écoliers font partie des mesures utiles pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école, c'est une méthode qui a fait ses preuves. Elles nécessitent peu de moyens et fournissent des informations importantes sur les endroits perçus comme dangereux par les enfants, mais permettent également de mettre en évidence les qualités des trajets scolaires.
- 11 Les plans des trajets scolaires doivent être le fruit d'une collaboration entre toutes les personnes et institutions concernées. Ils servent de base à l'éducation routière en indiquant les itinéraires recommandés. Ils mettent aussi en évidence les endroits dangereux qui doivent être évités à court terme, en attendant la mise en œuvre des mesures d'amélioration à définir.
- 12 Lorsque le trajet scolaire semble trop dangereux, il faut parfois imaginer des solutions alternatives. Pendant les premiers mois d'école, les parents peuvent organiser un système d'accompagnement pour un groupe d'enfants en attendant que ceux-ci soient prêts à parcourir le trajet de manière autonome. Il est également possible d'introduire un Pédibus, «bus pédestre» accompagné d'un adulte. De telles mesures constituent cependant des solutions provisoires. Si les autorités communales n'agissent pas d'elles-mêmes, les parents devraient se mobiliser pour exiger qu'elles le fassent.

30 Annexe et documents

Liens pour plus d'informations

www.rue-avenir.ch

Rue de l'Avenir a pour objectifs de promouvoir la mobilité douce, d'améliorer la sécurité des déplacements et de soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

www.mobilite-douce

La mobilité douce est également un des thèmes traités par l'Office fédéral des routes. L'OFROU a pour tâche de créer les meilleures conditions possibles pour augmenter le nombre de piétons et de cyclistes.

www.ate.ch

L'Association transport et environnement conseille les particuliers et les associations sur les questions liées à la sécurité des déplacements des usagers vulnérables (piétons, enfants, personnes âgées, cyclistes), à la modération de la circulation, en particulier concernant les zones 30 et les zones de rencontre.

www.pedibus.ch

Le Pédibus est un système bénévole d'accompagnement des enfants à pied à l'école, sous la conduite de parents. On ne compte pas moins de 250 lignes en Romandie.

www.pedibus-geneve.ch

Le site très informatif du Pédibus dans le canton de Genève intéressera aussi les parents d'autres cantons.

www.bpa.ch

Le bureau de prévention des accidents (bpa) fournit des conseils sur des questions variées liées à la prévention des accidents, notamment dans la circulation routière. Ses délégués à la sécurité sont présents dans de nombreuses communes.

www.fapert.ch

La Fédération des associations de parents des écoles romandes et tessinoises (fapert) favorise le partenariat entre les parents d'élèves, les enseignants et les autorités scolaires, dans l'intérêt des élèves, en Suisse latine.

www.fvs.ch

Le Fonds de sécurité routière (FSR) soutient des campagnes de sensibilisation visant à promouvoir un comportement sûr auprès de tous les usagers de la route dans l'objectif de réduire le nombre d'accidents de la circulation.

www.mobilitepietonne.ch

Mobilité piétonne, l'association suisse des piétons s'engage en faveur des droits des piétons. L'association fournit des conseils et des informations aux personnes intéressées, aux experts et aux autorités.

www.pro-velo.ch

PRO VELO Suisse est l'association faîtière nationale des organisations locales et régionales de promotion des intérêts des cyclistes. Elle défend les intérêts des cyclistes, fournit des informations ainsi que des conseils et mène des actions politiques.

www.agsds.ch

Le groupe de travail «Sécurité par la visibilité» se consacre au thème de la sécurité par la visibilité. Il informe les écoles et la population de l'importance de la visibilité des personnes sur la route.

www.grandlyon.com

Accueil > Politiques d'agglomération > Déplacements > Les piétons > Pédibus
Site Internet de la communauté urbaine de Lyon regroupant 57 communes parmi lesquelles ont été mises en place des lignes de Pédibus et un plan de développement de la mobilité douce.

www.velo.qc.ca

Accueil > Transport actif > A l'école
L'importante association québécoise Vélo Québec se préoccupe depuis sa fondation de l'amélioration de la sécurité sur les routes et des conditions de circulation des piétons et des cyclistes.

www.vsr.ch

Le Conseil de la sécurité routière (CSR) est l'organisation faîtière de la sécurité dans la circulation. Il vise à attirer l'attention de tous les usagers de la route sur les dangers de la circulation et à améliorer la sécurité par des mesures appropriées.

www.saferoutestoschool.ca

Le programme écoliers actifs et en sécurité (EAS) canadien fait la promotion de modes de transport actifs et efficaces pour le déplacement quotidien entre le domicile et l'école.

www.iwalktoschool.org

Site officiel (en anglais) de la Journée internationale «A pied à l'école». Retrouvez-y des manifestations du monde entier.

www.pedibus-gieres.fr

Site du Pédibus de Gières, en Isère, France. 1 chanson «du Pédibus» et deux reportage télévisés (France3-Grenoble et M6-Grenoble disponible sur ce site sous la rubrique «Le Pédibus en image»).

www.priorite-vos-enfants.fr

Pour tout savoir sur les dangers de la rue pour les petits piétons et les aider à devenir autonomes avec une foule d'informations par catégories d'âge (- de 6 ans, 6-9 ans, 10-12 ans).

www.preventionroutiere.asso.fr

L'association Prévention Routière propose, outre ses deux supports pédagogiques «Tom et Lila» et «Être piéton» pour les écoliers, des fiches pédagogiques pour les parents «et des jeux pour les petits».

Campagnes, mobilisation et matériel didactique

Les informations contenues dans les documents ci-dessous ne reflètent pas forcément l'opinion de Mobilité piétonne.

www.ate.ch

Accueil > thèmes > sécurité routière > chemin de l'école
Conseils et guides pratiques pour parcourir le chemin de l'école en toute sécurité.

www.pedibus.ch

Recommandations et conseils de l'ATE relatifs au Pédibus.

www.pedibus-geneve.ch

Le site plus complet sur le Pédibus.

www.bike2school.ch

L'action nationale de promotion du vélo auprès des élèves et du corps enseignant. Objectif: encourager les enfants à faire du vélo.

www.coolcycling.ch

À la fois jeu et outil de formation virtuels permettant d'améliorer ses connaissances du code de la route.

www.safetytool.ch

Accueil > Prévention à l'école
Feuilles didactiques du bpa avec des textes et des listes de contrôle à photocopier sur des sujets du quotidien scolaire, y compris la sécurité routière.

www.securite-pour-tous.ch

Programme de sensibilisation des enfants et des jeunes sur les dangers de la circulation routière.

www.tcs.ch

Accueil > Prévention
Matériel didactique du TCS sur l'éducation Routière.

www.tousenroute.com

Tous en route est une nouvelle animation d'éducation à la sécurité routière sur circuit pour enfants à l'école primaire. Le kit pédagogique permet des jeux et animations d'éducation à la sécurité routière de 5 à 10 ans

www.tricktrack.ch

Parcours mobile pour s'exercer à vélo et améliorer la sécurité.

www.schoolway.net

Réseau européen pour des trajets scolaires sûrs et attractifs.

www.grandlyon.com

Accueil > Publications > Déplacements > Pédibus
Documents à télécharger sur le Pédibus: lettres infos, guides pratiques, méthodes, etc.

www.velo.qc.ca

Accueil > Transport actif > A l'école > Section intervenants
Cette section comporte de nombreuses idées pour amener les enfants à redécouvrir le plaisir de se rendre à l'école de façon active.

www.education-routiere.ch

Les parents, enseignants et instructeurs de la circulation de la police trouveront ici des brochures et autres médias destinés à l'éducation routière pour toutes les tranches d'âge.

www.casque.ch

Il est important que les cyclistes protègent leur tête en mettant un casque.

www.lecameleon.ch

«Le petit rond-point rouge» Théâtre-forum destiné aux parents d'élèves sur la problématique de l'accompagnement à l'école

Brochures**Association transports et environnement (ATE)**

1, 2, 3... soleil! Questionnaire «points noirs sur le chemin de l'école» du point de vue des élèves.

Agir ensemble, Sécurité et écomobilité scolaires, Guide à l'intention des parents d'élèves, ATE Genève 2003, 3^{ème} édition.

«Le chemin de l'école: une aventure», Berne 2009.

«Chère maman, cher papa – Votre enfant se rendra bientôt à l'école enfantine», Berne 2004.

Le Pédibus...Petit guide, trucs et astuces, Genève 2006.

Quand les enfants découvrent la roue: Mobilité et sécurité – conseils aux parents d'enfants de 3 à 7 ans, Berne 2006.

«Transporter en toute sécurité». Le guide pour bien choisir et bien utiliser les remorques pour vélos.

Journée internationale «à pied à l'école... à Pédibus».

«Quand Zig Zag se rencontrent sur un passage piéton». Un livre d'enfant s'adressant aux automobilistes.

Carton jaune aux parents taxis, Genève 2008

Bureau de prévention des accidents bpa

La sécurité à vélo. Brèves de sécurité 2009

Engins assimilés à des véhicules (trottinette, patins et planches à roulettes) Comme sur des roulettes! Berne 2010.

Premiers pas dans la circulation routière, sur le chemin de l'autonomie, Berne 2010.

Chemin de l'école, Mesures pour une meilleure sécurité routière sur le chemin de l'école, Berne 2008.

Enfants sur le chemin de l'école, numéro 3022, Berne août 2008.

À vélo avec votre enfant, jeunes passagers bien protégés, numéro 3055, Berne juin 2008.

Patrouilleurs scolaires, élèves et adultes au service de la sécurité, numéro 3014, Berne juin 2008.

Office fédéral des routes (OFROU)

Modérer le trafic à l'intérieur des localités, Berne 2003.

«Signalisation pour cyclistes», «Signalisation pour trafic lent».

Rue de l'Avenir

Sécurité des enfants dans la circulation: l'affaire de qui? Rue de l'Avenir 2/2006.

Villes d'enfants, villes d'avenir, Commission européenne 2002 (Téléchargeable sur le site de Rue de l'Avenir)

Touring Club Suisse (TCS)

Reentrée scolaire! Pensez aux Enfants!

Des informations sont tirées des documents suivants**Bureau de prévention des accidents bpa (et. al.)**

Les accidents en Suisse, statistiques de 1999–2007

Lois

Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) du 4 octobre 1985

Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) du 9 décembre 1958, état le 1er septembre 2008

Sauter, Daniel

Mobilité des enfants et des adolescents: constats et tendances tirés des micro-recensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports (en allemand avec résumé en français), OFROU, Bern 2008.

Lectures Supplémentaires**Institut belge de la sécurité routière et de la région wallonne (IBSR)**

Circulez les enfants, il n'y a rien à voir – Guide Bureau de prévention des accidents bpa Sécurité accrue pour les conducteurs de deux roues (aspects psychologiques), Berne Documentation R9114

Aménagement d'espaces réservés aux cyclistes et aux cyclomotoristes, Documentation R9651, Berne et Zurich.

Prévention des accidents chez les enfants jusqu'à 16 ans, Christian Scherer, Berne 2004 Documentation R 9508.

Ministère français de l'écologie et du développement durable

L'accidentologie des enfants et des jeunes, les résultats de la sécurité routière en Europe, N° 157 – septembre 2008.

Editions scolaires du canton de Berne

Les petits routards, Berne 2007.

Office fédéral de la Statistique, Office fédéral du développement territorial

La mobilité en Suisse, résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel et Berne 2007.

Schmidt, Eva; Manser Joe A

Rues – Chemins – Places, Directives «Voies piétonnes adaptées aux handicapés», Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés, Zurich 2003.

de Pressensé, Domitille

«Max sur le chemin de l'école», Nathan 1994.

Leblanc Isabelle

«Sur le chemin de l'école...en toute sécurité!» Conte dédié aux enfants du préscolaire et du premier cycle du primaire. Un bon outil pour les enfants et pour les parents.

Edition Sécurité Routière (EDISER)

«Sécurité routière à l'école», Livre 1- maternelle, école primaire, 2004.

Spatialisation de l'enfant: Lui faire prendre conscience de son environnement, apprendre à observer des situations.

Girardet, Sylvie (Auteur), Rosado Puig (Illustrations)

«La rue de tous les dangers!», Paris 2006. Les monstremobiles ont envahi. Piétonville et les animaux sont en danger! les enfants découvrent les dangers de la rue et des voitures.

