

2. VCS-Fachtagung „Sichere Schulwege“ Instrumente und Massnahmen zur Schulwegsicherheit

Die Schulwegsicherheit ist eine sehr sensible und aktuelle Thematik, welche der VCS in der Tagung vom 5. Juni 2013 in Fribourg zum zweiten Mal näher beleuchtete. Eingangs wurden die juristischen Aspekte und Vorgehen für einen sicheren Schulweg erläutert, damit die betroffenen Akteure das in der Bundesverfassung verankerte Recht auf einen „zumutbaren“ Schulweg anwenden können. Der Schulwegplan – zugleich Handlungsinstrument und partizipativer Prozess – dient zur Analyse des Ist-Zustands und zur Erarbeitung eines kohärenten Aktionsprogramms. Dabei ergänzen sich erzieherische und organisatorische Massnahmen mit gezielten Verbesserungen bei der Infrastruktur und sollten immer als Paket umgesetzt werden. Konkrete Massnahmen wie Kurzparkzonen für Elterntaxi, Lösungen für den Transport von jüngsten Kindern mit dem öffentlichen Verkehr sowie Sensibilisierungskampagnen und Informationsbroschüren wurden beispielhaft vorgestellt. Insbesondere die Schulwegpolitik des Kantons Tessin stellt eine Referenz für viele gute Ideen und Massnahmen dar. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Referate und Tagungsdokumentation

www.schulweg-tagung.ch

Informationen und Arbeitshilfen Schulwegpläne (auf Französisch)

www.mobilitescolaire.ch

Mobilservice PRAXIS Beispiel „Meglio a piedi – Schulwegpläne im Tessin“ (Nov. 2011):

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_2002

2^{ème} colloque ATE: «En sécurité sur le chemin de l'école» Outils et mesures pour sécuriser le chemin de l'école

Thématique très sensible et toujours d'actualité, la sécurité sur le chemin de l'école a été placée sous la loupe des experts réunis lors du deuxième colloque de l'ATE du 5 juin dernier à Fribourg. Les bases juridiques légitimant la revendication d'un chemin de l'école «acceptable» y ont été expliquées, de même que les procédures à disposition des acteurs pour faire valoir ce droit garanti constitutionnellement. Le plan de mobilité scolaire, outil d'intervention et démarche participative, permet d'obtenir une vue complète de l'état actuel de la situation et d'établir un plan d'action cohérent. Les mesures d'éducation, d'organisation et d'amélioration sont complémentaires et sont à envisager comme un tout. Des bonnes pratiques ont été présentées, à l'instar des déposes-minute destinés aux parents-taxis, des brochures et campagnes de sensibilisation réalisées, et des mesures à prendre pour rendre compatible bus publics et transport d'enfants en bas âge. De nombreux cas concrets sont venus illustrés ces propos. A ce titre, la politique mise en place à l'échelle du canton du Tessin constitue une référence où puiser de nombreuses bonnes idées. (Langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

Présentations et documentation du colloque

www.colloque-ate.ch

Informations et aides de travail sur les plans de mobilité scolaire

www.mobilitescolaire.ch

Cas PRATIQUE Mobilservice «Meglio a piedi – Plans de mobilité scolaire au Tessin» (nov. 2011):

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_2002

01.07.2013

Embargo: 5 juin 2013, 8h30

2^e colloque ATE «En sécurité sur le chemin de l'école»

Il faut impliquer toutes les parties prenantes

Fribourg, le 5 juin 2013

Nombreux sont les enfants exposés à des risques croissants sur le chemin de l'école, et cela en dépit de la jurisprudence du Tribunal fédéral exigeant que ce trajet soit sûr. Les participant(e)s au 2^e colloque ATE «En sécurité sur le chemin de l'école» ont discuté mercredi, à Fribourg, de solutions envisageables. Leur conclusion: pour obtenir de meilleurs résultats, il faut impliquer toutes les parties prenantes.

Nombre de facteurs contribuent à ce que le chemin de l'école soit toujours plus ardu pour les enfants: le trafic automobile s'accroît, les regroupements d'établissements scolaires augmentent les distances. En outre, avec l'entrée en vigueur du concordat Harmos, des enfants de 4 ans vont déjà au jardin d'enfants.

Beaucoup de parents ignorent pourtant que les autorités scolaires et communales ont le devoir de garantir des déplacements sûrs et raisonnables entre le domicile et l'école. Comme l'a expliqué l'avocat lucernois Sandor Horvath lors du 2^e colloque ATE «En sécurité sur le chemin de l'école», le Tribunal fédéral a précisé que cette tâche découlait de l'obligation scolaire. Hélas, les autorités passent souvent la patate chaude aux parents.

Des spécialistes en sécurité routière ont indiqué où et comment les autorités devraient agir. Le plus important est de laisser s'exprimer toutes les parties. A l'occasion du colloque, Françoise Lanci-Montant, responsable du Bureau-Conseil ATE, a présenté le plan de mobilité scolaire qui implique les communes, les écoles, la police, les parents et les enfants. Il vise à améliorer la sécurité et à sensibiliser toutes les parties concernées aux incidences du chemin de l'école sur la santé. Il faut aussi prendre des mesures pour que les enfants aillent à l'école à pied, plutôt que de s'y faire conduire par leurs parents.

Romain Fournier, spécialiste en mobilité de la ville de Sion, a donné l'exemple du plan de mobilité scolaire pour deux écoles de sa commune. Sion l'a concrétisé en 2011, en collaboration avec l'ATE. Dans le cadre de ce plan, on a recommandé de manière ludique des trajets à pied ou à vélo à 360 élèves. Des transformations ont aussi été réalisées sur le terrain, afin de rendre le chemin de l'école plus sûr. Le plan comprend également des informations sur les arrêts de bus ou lieux d'accueil de la petite enfance.

Une approche participative permet de bénéficier du savoir de personnes initiées parmi la population, a souligné Rolf Steiner, planificateur en transports à Berne. Il a illustré les mesures envisageables en prenant pour exemple la commune de Muri (BE), où 110 points potentiellement dangereux ont été analysés. Ces mesures vont de la taille de haies à la sécurisation de lieux à mauvaise visibilité au moyen de poteaux, en passant par la fermeture de tronçons routiers à la circulation automobile.

L'urbaniste tessinoise Federica Corso Talento a présenté le modèle de l'«île heureuse». Il s'agit de zones rencontre 20 km/h ou de zones 30 km/h. Elles rendent la ville accessible même à son usagère ou usager de la route la ou le plus vulnérable. Les travaux commencent dès la planification, a ajouté Claude Morzier, conseiller technique de la circulation au bpa. Il faut prendre en considération les chemins scolaires dès la planification d'une nouvelle école ou d'un nouveau quartier résidentiel.

La documentation du colloque est disponible sur www.colloque-ate.ch

Informations: Christine Steinmann, cheffe de projet ATE sécurité routière, tél. 079 331 84 32
Gerhard Tubandt, porte-parole ATE, tél. 058 611 62 52

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
Tél. 0848 611 611, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch



En sécurité sur le chemin de l'école

Quelles sont les dispositions légales en matière de sécurité du chemin de l'école? Dans quel but établir un plan de mobilité scolaire? Comment adapter la route à l'usage des enfants?

Colloque ATE
Mercredi 5 juin 2013, Université Fribourg
www.colloque-ate.ch

Pour une mobilité
d'avenir



Patronage:



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
Confederaziun svizra dals directurs chantunals da l'educaziun publica



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Office fédéral des routes OFROU



Nous remercions les organisations ayant apporté leur soutien financier à ce colloques:

Le bilinguisme de cette manifestation est assuré par l'Office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg OCN.

Office de la circulation et de la navigation
Etablissement autonome de droit public de l'Etat de Fribourg
Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt
Selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt des Kantons Freiburg



L'Office de la circulation et de la navigation (OCN) est un Etablissement autonome de droit public de l'Etat de Fribourg qui a pour mission d'admettre les conducteurs et les véhicules à la circulation. En plus d'être le garant de l'application des normes fédérales en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, l'OCN s'implique afin de faire évoluer les comportements routiers inadaptés. Il dispose de ses propres ressources afin de transmettre le message préventif auprès de divers publics cibles ainsi que d'un fonds de prévention routière lui permettant de soutenir financièrement des démarches sur le plan cantonal (comme par exemple le Pédibus). Concernant l'éducation routière à l'école, le Conseil d'Etat a réparti la responsabilité de cette dernière. La Police cantonale intervient auprès de tous les niveaux du cycle scolaire obligatoire. L'OCN quant à lui promeut la sécurité routière auprès des élèves du degré secondaire supérieur (Ecoles professionnelles et Collèges).

www.ocn.ch

Zurich connect offre le repas aux participant-e-s.



L'apéro organisé après le colloque est financé par les transports publics fribourgeois SA.



Avec le soutien de



verkehrsteiner ag



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale



Éditorial

Chère participante, cher participant,

De nos jours, il est beaucoup plus difficile pour nos enfants de se rendre à l'école que par le passé. Le trafic a considérablement augmenté et, en raison des regroupements d'écoles, le chemin à parcourir a tendance à s'allonger.

La sécurité et la difficulté de ce parcours constituent bien souvent une source de préoccupations pour les parents. La plupart du temps, pourtant, ils ne sont pas en mesure d'évaluer correctement les dangers. Souvent, ils ne savent pas que les autorités scolaires sont responsables et ont pour mission de veiller à la qualité des parcours empruntés par les enfants pour se rendre à l'école. De plus, ils se demandent parfois comment obliger les autorités communales à contrôler les parcours considérés comme dangereux et inacceptables et à les sécuriser davantage.

Faisons appel aux autorités

D'après la Constitution, les parents sont en droit de réclamer un chemin de l'école sûr pour leurs enfants. Des jugements rendus en ce sens par les tribunaux le confirment. Malheureusement, les autorités renvoient bien souvent la balle aux parents plutôt que de mettre en œuvre les exigences prévues par l'ordre juridique. Certaines communes ont toutefois décidé d'instaurer un processus participatif afin d'imaginer conjointement un aménagement plus sûr des chemins de l'école, que ce soit au moyen de plans des parcours empruntés ou d'une analyse globale des abords des bâtiments scolaires. Ainsi sommes-nous en mesure d'élaborer des mesures jugées acceptables par toutes les personnes impliquées et les mettre en œuvre le plus rapidement possible en fonction de la dangerosité des chemins.

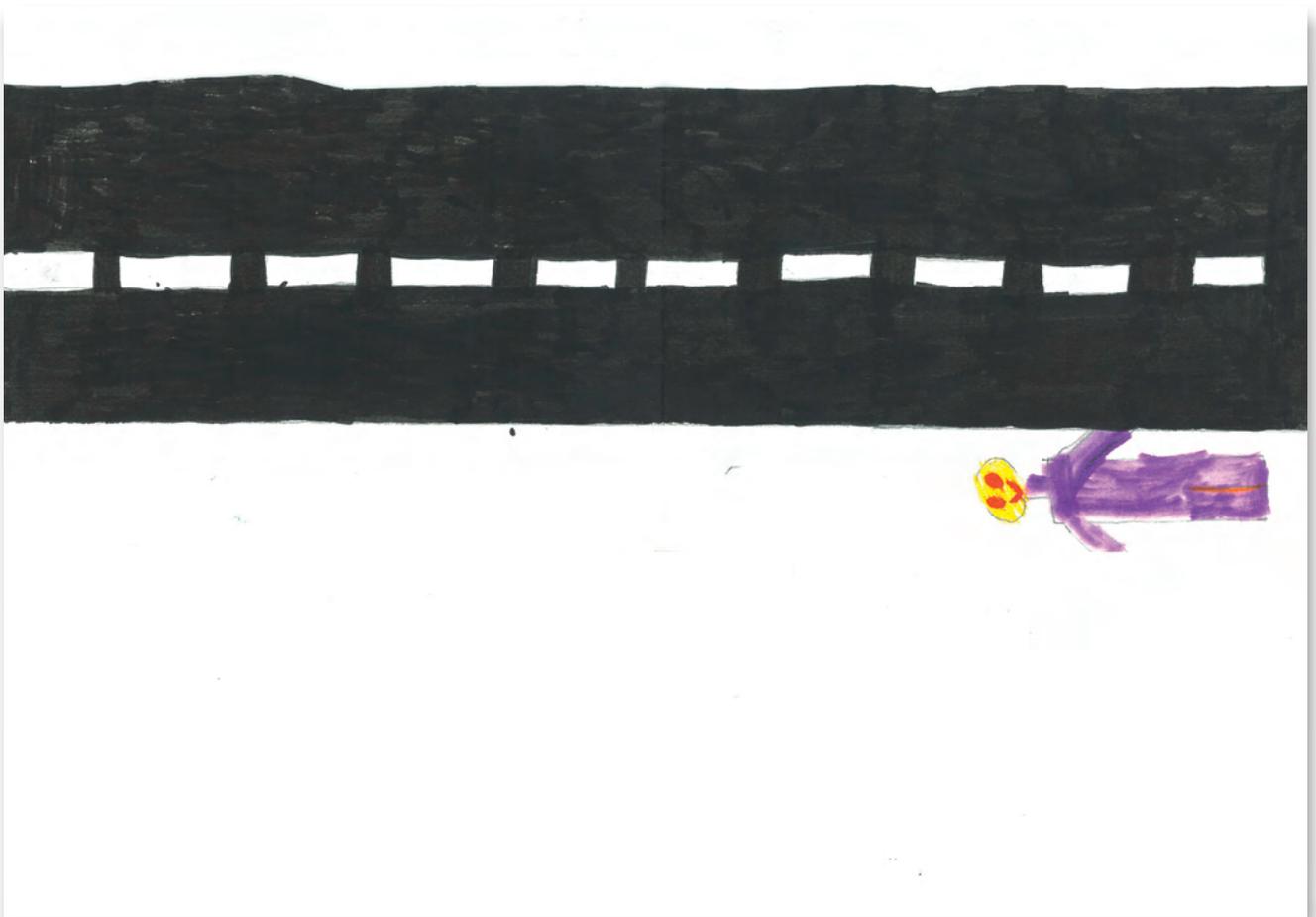
L'ATE Association transports et environnement et ses partenaires souhaitent contribuer à améliorer les relations tendues entre les parents, les écoles et les autorités et les aider à envisager la situation sous d'autres angles. Tous les acteurs impliqués doivent s'engager ensemble pour que le chemin de l'école devienne à l'avenir ce qu'il devrait être pour tous les enfants: une expérience inoubliable. Nous mettons tout en œuvre pour que la jeunesse actuelle puisse se rappeler à l'âge adulte combien il était amusant de chaparder des fraises dans le jardin du voisin ou d'observer les oiseaux en pleine construction de leur nid.

Je souhaite à toutes et à tous un colloque aussi enrichissant que constructif.

Caroline Beglinger
Co-Directrice ATE



Les dessins publiés dans cette brochure proviennent de «walk to school» 2011 et 2012.





Introduction

Dès l'âge de quatre ans, la plupart des enfants vont déjà à l'école. Ils devraient pouvoir s'y rendre sans craintes et sans danger. Mais les enfants sont des piétons particulièrement vulnérables et, face à l'augmentation de la circulation et à ses répercussions, il est primordial d'aménager le chemin de l'école en tenant compte du comportement et des perceptions des écoliers. La sécurité de leurs déplacements sera au coeur de ce colloque.

Durant la matinée, le colloque se déclinera autour de deux axes: les aspects juridiques de la sécurité du chemin de l'école et les instruments à disposition pour rendre ce chemin plus sûr. Il s'agira de déterminer qui est responsable de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école; si il existe une base légale en la matière et qui peut juger si un itinéraire est assez sécurisé pour les plus jeunes?

Une méthode fait ses preuves dans le domaine de la planification, de l'aménagement et de l'organisation: le plan de mobilité scolaire. Au cours d'un processus participatif, le plan analyse les endroits dangereux et met en place des mesures pour les faire durablement disparaître. Le fonctionnement d'un plan de mobilité scolaire sera expliqué et des actions en cours à Sion et au Tessin seront présentées. Ces interventions permettront de voir comment parents, urbanistes et ingénieurs, enseignants et responsables communaux et cantonaux peuvent contribuer à rendre ces chemins de l'école plus sûrs.

L'après-midi portera sur les infrastructures qui permettent d'accroître la sécurité de ce chemin de l'école et d'aménager l'espace pour que les enfants s'y déplacent sans risques. Deux cas pratiques – une école en Suisse romande et une école en Suisse allemande – seront présentés à un panel d'expert-e-s qui analysera ces exemples et discutera de solutions possibles. Il s'agira de déterminer concrètement quelles mesures et quels instruments permettent de garantir ou d'améliorer la sécurité sur le chemin de l'école.

Au moment de remplir votre formulaire d'inscription et durant la journée, vous aurez la possibilité de poser des questions aux expert-e-s. Ces derniers y répondront lors du colloque.

Objectif du colloque

La journée a pour objectif de mettre en lumière les conditions requises pour répondre aux exigences élevées en matière de sécurité sur le chemin de l'école. Par l'intermédiaire d'exemples tirés de la pratique, le colloque détaillera les éléments à considérer pour assainir durablement les endroits dits dangereux, et adapter les infrastructures de transport à l'usage des plus petits. A la fin de cette journée, les participants auront acquis une meilleure compréhension des enjeux de la sécurité du chemin de l'école et disposeront d'outils concrets pour contribuer à son amélioration.

Public cible

Le colloque s'adresse à toutes les personnes concernées par la sécurité du chemin de l'école:

- Les autorités communales et cantonales
- Les urbanistes et les ingénieur-e-s
- Les spécialistes de la sécurité routière et de l'éducation routière
- Les directions d'écoles, les commissions scolaires, les conseils d'établissement et les enseignant-e-s
- Les parents et représentant-e-s d'association de parents d'élèves.



Programme de la journée

Dès 8h30	Accueil, café-croissant
9h15	Discours de bienvenue d'Erwin Jutzet, Conseiller d'Etat, Direction de la sécurité et de la justice du canton de Fribourg
9h20	Discours de bienvenue de Marc Rossier, directeur de l'Office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg (OCN)

Le chemin de l'école: aspects juridique et plans de mobilité scolaire

9h30	Sandor Horvath, Avocat et Conseiller en relations publiques, Lucerne Le droit à la sécurité du chemin de l'école
10h20	Claude Morzier, Conseiller Technique de la circulation, bpa – Bureau de prévention des accidents, Berne Chemin de l'école: les meilleures pratiques
10h50	Pause
11h20	Françoise Lanci-Montant, Responsable Bureau-Conseil ATE, Genève Le plan de mobilité scolaire – un outil participatif au service de la sécurité
11h45	Romain Fournier, Spécialiste des transports, Ville de Sion Petit plan piéton et plan de mobilité scolaire en ville de Sion: retours sur quelques réalisations et perspectives futures
12h00	Federica Corso Talento, Coordinatrice de projets cantonaux, Meglio a piedi, Bellinzona Une ville pour toutes et tous, le concept d'«Isola Felice» (île heureuse) pour sécuriser le chemin de l'école
12h15	Pause de midi

Les exigences d'un chemin de l'école et d'un espace adaptés aux enfants

13h45	Rolf Steiner, verkehrsteiner ag, Berne Introduction aux démarches de sécurisation du chemin de l'école: comparaison «avant» et «après»
14h10	Panel d'expert 1 avec discussion d'un cas d'étude Hugo Staub de la ville de Berne, Pascal Regli de Mobilité piétonne Suisse, Bureau-Conseil ATE, Sandor Horvath, Claude Morzier, Rolf Steiner
15h00	Pause
15h30	Panel d'expert 2 avec discussion d'un cas d'étude
16h25	Synthèse
16h45	Court-métrage
17h00	Apéritif

Animation de la journée: Caroline Beglinger, ATE Association transports et environnement



Rapporteuses/rapporteurs et experts/expertes

Nom/prénom	Organisation	Lieu	Fonction
Corso Talento Federica	Meglio a piedi	Bellinzona	Coordnatrice de projets cantonaux
Fournier Romain	Ville de Sion	Sion	Spécialiste des transports
Horvath Sandor	Avocat	Lucerne	Directeur d'un cabinet juridique
Jutzet Erwin	Conseiller d'Etat du canton de Fribourg	Fribourg	Directeur de la sécurité et de la justice
Lanci-Montant Françoise	Bureau-Conseil ATE Genève	Genève	Responsable Bureau-Conseil ATE
Morzier Claude	bpa – Bureau de prévention des accidents	Berne	Conseiller en transports
Regli Pascal	Mobilité piétonne	Zurich	Responsable de projets
Rossier Marc	Office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg	Fribourg	Directeur
Staub Hugo	Direction de l'ingénierie, de la circulation et des espaces verts de la ville de Berne	Berne	Chef planification des transports
Steiner Rolf	verkehrsteiner ag	Berne	Chef d'entreprise

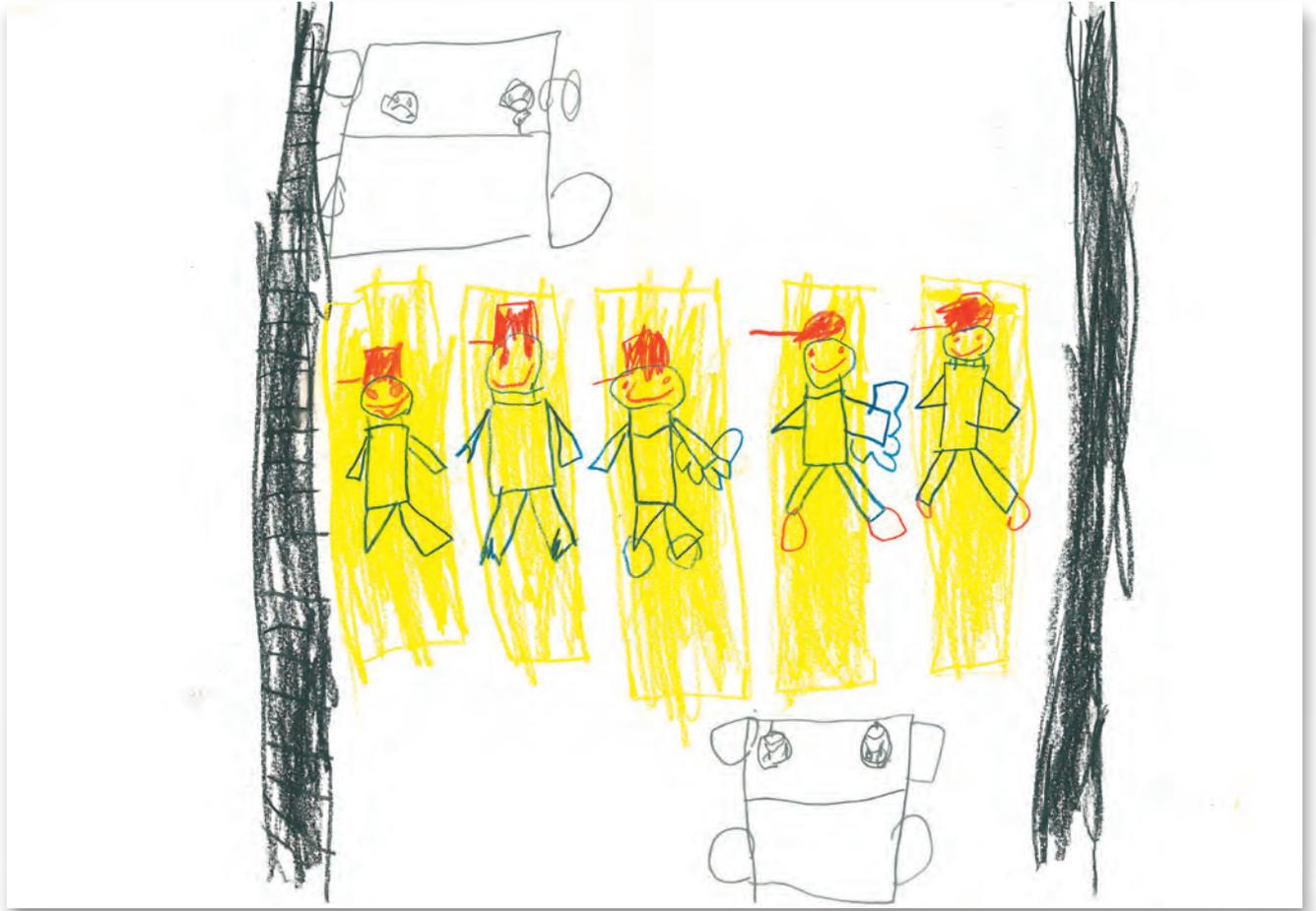
Présentation

Nom/prénom	Organisation	Lieu	Fonction
Beglinger Caroline	ATE Association transports et environnement	Berne	Co-Directrice

Chargé-e-s de projets

Nom/prénom	Organisation	Lieu	Fonction
Steinmann Christine	ATE Association transports et environnement Tél. 058 611 62 63, christine.steinmann@verkehrsclub.ch	Berne	Responsable projets sécurité routière
Winder Martin	ATE Association transports et environnement Tél. 058 611 62 68, martin.winder@verkehrsclub.ch	Berne	Responsable projets sécurité routière
Lanci-Montant Françoise	Bureau-Conseil ATE Genève Tél. 022 734 70 44, francoise.lanci@ate.ch	Genève	Responsable Bureau-conseil ATE

Liste des participants: voir document séparé





Résumés des exposés

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



Le droit à un chemin de l'école acceptable

Sandor Horvath, Avocat et Conseiller en relations publiques, Lucerne

Aujourd'hui, certains enfants fréquentent déjà le jardin d'enfants (obligatoire) dès quatre ans et l'école à partir de six. Dans le même temps, pour des raisons liées à l'aménagement du territoire, les chemins de l'école deviennent de plus en plus longs et exigeants, ce qui a pour conséquence que les parents accompagnent de plus en plus souvent leur progéniture à l'école parce qu'ils se sentent responsables de la sécurité de leurs enfants. Les bien-nommés «Parents-taxis» sont eux aussi de plus en plus utilisés. Les parents ne savent souvent pas que les autorités scolaires sont tenues pour responsables et ont pour mission d'assurer des chemins de l'école acceptables.

L'article 19 de la Constitution fédérale garantit le droit à un enseignement de base suffisant et gratuit. Aujourd'hui, l'école infantile (obligatoire), le niveau primaire et le niveau secondaire sont également pris en compte dans l'enseignement de base (mais non le gymnase/collège/lycée). Selon l'entendement courant et la pratique permanente du Tribunal fédéral, on en déduit aussi le droit à un chemin de l'école acceptable. Car seule l'accessibilité effective de l'école infantile et de l'école est en mesure de garantir ce droit constitutionnel. Les collectivités responsables de l'enseignement de base doivent par conséquent faire en sorte que le jardin d'enfants et l'école soient accessibles en toute sécurité et se trouvent à une distance raisonnable. Si, d'un point de vue objectif, le chemin de l'école est inacceptable, les pouvoirs publics compétents – le plus souvent la commune – doivent prendre des mesures respectives. En raison de son autonomie, elle dispose cependant du libre choix de ces mesures. Au lieu d'entreprendre des travaux de construction ou de mettre en place un service de régulation du trafic, la commune peut donc tout aussi bien faire appel au Pédibus ou aux bus scolaires et proposer une restauration sur place pour que le bus scolaire ou le Pédibus ne doive pas se déplacer aux heures de midi. Le prix d'un repas de cantine ne doit pas dépasser 5 francs par élève d'école primaire (jugement 2C_433/2011 du Tribunal fédéral pris le 1er juin 2012). Dans certains cas, on demande aux parents des services de transport qui doivent être financièrement compensés.

Lorsque la vision de la sécurité diverge entre les autorités et les parents, il est le plus souvent conseillé de chercher le dialogue avec des représentants de la commune, des responsables de l'école ou un membre des commissions scolaires. Si les autorités n'agissent pas malgré le chemin de l'école inacceptable, un spécialiste fournira les clefs pour s'en sortir. Le droit à un chemin de l'école acceptable peut être imposé juridiquement. Mais il faut tenir compte du fait qu'il n'est pas possible d'exiger par voie légale toutes les mesures souhaitées. Devant les instances de recours, il est toujours en première ligne question des services de transport ou de l'indemnisation des coûts de transport. Alors que des travaux de construction seraient souvent plus raisonnables et durables, ces mesures ne peuvent généralement pas être exigées.

Pour déterminer si un chemin de l'école peut juridiquement être considéré comme inacceptable, les instances administratives et les tribunaux tiennent le plus souvent compte des trois critères suivants:

1. personne (âge, état de santé, niveau d'instruction)
2. type de chemin de l'école (longueur, dénivellation, exposition et accessibilité en hiver)
3. dangerosité du chemin de l'école (trottoirs, chemins pédestres, densité du trafic, signalisation des vitesses autorisées, type et nombre de passages piétons, visibilité, éclairage, etc.)

Ce qui compte finalement, c'est toujours le cas individuel concret. Par rapport à la longueur du trajet, on considère généralement comme acceptables les chemins de l'école ne dépassant pas 1,5 kilomètre. On sent par ailleurs le plus souvent les plus jeunes fréquentant l'école infantile capables de traverser des routes sur des passages piétons de routes à faible circulation. En revanche, les situations ostensiblement dangereuses sont en règle générale jugées inacceptables; les dangers moins évidents doivent cependant être acceptés.

Exemple du cas Ebikon (LU)

Les parents d'enfants concernés ont exigé une nouvelle liaison piétonne sécurisée par-dessus la Luzernstrasse fortement fréquentée. Pendant des années, les autorités ont fait la sourde oreille bien que plusieurs expertises soient parvenues à la conclusion que la traversée de la route était trop dangereuse et donc inacceptable surtout pour les petits enfants. Le recours administratif des parents a été approuvé. Les instances cantonales ont contraint le conseil communal à prendre les mesures appropriées. On a mis en place un service de régulation de la circulation qui sera bientôt remplacé par une passerelle piétonne. En plus, il a fallu indemniser les parents concernés pour les services d'accompagnement et de transport de ces dernières années.



Sécurité sur le chemin de l'école: exemples de bonnes pratiques

Claude Morzier, Conseiller Technique de la circulation, bpa – Bureau de prévention des accidents, Berne

Environ 2000 enfants entre 0 et 14 ans sont accidentés chaque année sur les routes. 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.

La prévention agit dans le domaine du comportement, de l'organisation et des infrastructures. Du point de vue du comportement, l'éducation, par les parents, l'école, les instructeurs du trafic, joue un rôle primordial. Les campagnes de sensibilisation, et les brochures d'information appuient cette formation.

Les mesures organisationnelles commencent au niveau de l'aménagement du territoire, et la planification d'une nouvelle école, d'un nouveau quartier d'habitation doit prendre en compte les cheminements scolaires. Au niveau opérationnel, ces mesures comprennent notamment les patrouilleurs scolaires, les bus, ainsi que l'aménagement des horaires.

Dans le domaine des infrastructures, des mesures générales doivent être mises en œuvre. 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, puis assainis. L'application du modèle 50/30 du bpa participe aussi à la sécurité des trajets scolaires. Les projets peuvent avantageusement faire l'objet d'audits de sécurité.

Les déplacements longitudinaux sont sécurisés par des trottoirs, des pistes et bandes cyclables. Les traversées sont améliorées par des aides sans passage pour piétons, ou de tels passages, qui doivent alors remplir une liste de critères précis. Pour les cycles, des aides au tourne-à-gauche sont souhaitables.

Les abords de l'école doivent être clairement identifiables. Il s'agit de séparer les parents-taxis de l'entrée principale des piétons, lorsque de tels modes de déplacement sont nécessaires.

Les mesures d'éducation, d'organisation et d'amélioration des infrastructures sont complémentaires, et doivent toujours être envisagées comme un tout. Elles requièrent la collaboration de toutes les personnes impliquées dans la sécurité des cheminements scolaires.

Informations supplémentaires: www.bpa.ch



Des plans de mobilité scolaire pour repenser le chemin de l'école

Françoise Lanci-Montant, Responsable Bureau-Conseil ATE, Genève

Les établissements scolaires génèrent des déplacements qui ont un impact tant sur la sécurité autour de l'établissement que sur la qualité de vie du quartier et la santé des enfants et des adultes qui le fréquentent. Partout se développe l'idée qu'il faut réfléchir à l'ensemble de ces déplacements, à leurs causes et à leurs impacts. Qu'entend-on par «plan de mobilité scolaire»? C'est une démarche globale qui permet de repenser les déplacements entre le domicile et l'école, en privilégiant les modes de transport durables. Il concerne non seulement les problèmes engendrés par les déplacements mais également leurs causes. Un Plan de mobilité scolaire concerne toutes les palettes de la mobilité (marche, vélo, voiture, transports publics), tous les acteurs de la communauté scolaire (enfants, jeunes, enseignants, parents) et tous les degrés scolaires.

Une démarche participative

Un plan de mobilité scolaire est généralement le fruit de la volonté d'un établissement scolaire, d'une commune ou d'une association de parents. Il peut aussi être le résultat d'une réflexion au niveau des autorités cantonales, régionales ou nationales et être encouragé par des mesures incitatives et des aides financières de l'Etat, comme nous le verrons ci-dessous dans les pays anglo-saxons. C'est bien sûr une démarche participative qui, pour réussir, doit impliquer tous les acteurs: parents, enfants, enseignants, direction, commune, police, partenaires extérieurs.

Trois volets

Un plan de mobilité scolaire se développe autour de trois volets:

- un volet de sensibilisation des acteurs aux impacts des déplacements sur la santé, la qualité de l'air et l'environnement. La sensibilisation peut également se faire auprès des élèves, dans le cadre scolaire;
- un volet de sécurisation pour améliorer la sécurité des trajets des écoliers;
- un volet d'incitation qui doit encourager élèves, parents et enseignants à faire évoluer leurs habitudes vers une mobilité durable.

Approche volontariste versus approche pragmatique

Deux stratégies se dessinent en matière de plans de mobilité scolaire: l'approche anglo-saxonne, volontariste et systématique, et celle des pays et régions francophones, plus pragmatique et empirique.

Dans les années 1990, les «School Travel Plans» anglais, disposant de budgets conséquents, ont permis à près de 90% des écoles britanniques de se doter d'un plan de mobilité en 2012. D'autres pays se sont également engagés dans une politique volontariste, comme la Nouvelle Zélande, qui veut couvrir 500 écoles de la région d'Auckland à l'horizon 2016 et a élargi cette stratégie à tout le pays depuis 2006. Le Canada a lancé en 2009 un programme national du même type.

En France, comme en Suisse, les initiatives partent du terrain et l'accent est mis sur le partage de l'information. Le Grand Lyon organise trois journées de formation chaque année, qui ont incité 37 communes à lancer des démarches. A Bruxelles, un salon annuel des plans de déplacements scolaires est organisé pour partager actions et expériences. En Suisse, les actions sont pour l'instant morcelées.

Le site internet de l'ATE www.mobilitescolaire.ch a été mis en ligne pour les encourager.

Partout, on constate un manque d'évaluation à large échelle qui permettrait d'avoir une meilleure idée des avantages de chaque méthode et de pouvoir adapter les bonnes pratiques avec la plus grande efficacité possible. C'est également un des buts de l'ATE.

Sensibiliser les adultes de demain

Travailler sur la mobilité scolaire est un pari sur l'avenir: sensibiliser les enfants et les jeunes à leur mobilité et à ses conséquences, ainsi que les inciter à se déplacer de manière durable, entretient l'espoir d'avoir un impact positif sur la mobilité des adultes de demain.

Informations supplémentaires: www.mobilitescolaire.ch



Petit plan piéton et plan de mobilité scolaire en ville de Sion: retour sur quelques réalisations et perspectives futures

Romain Fournier, Spécialiste des transports, Ville de Sion

Un plan du chemin des écoliers a été réalisé en collaboration avec l'ATE pour les centres scolaires de Champsec et Vissigen en 2011. Ces deux centres accueillent environ 360 élèves de 4 à 12 ans. Ce plan du chemin des écoliers s'inscrit dans une démarche de plan de mobilité scolaire.

Les principaux objectifs étaient d'améliorer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école et de promouvoir la mobilité douce. À partir de questionnaires remplis par les parents et les élèves de Champsec et Vissigen et suite à un travail sur le terrain, les partenaires de l'étude ont dressé un diagnostic des moyens de transport avec lesquels les enfants vont à l'école et ont pu cerner les endroits dangereux.

Enseignants et écoliers de 3^{ème} primaire ont aussi travaillé sur ce projet de manière plus approfondie, contribuant par leurs dessins et rédactions à illustrer leurs allers-retours quotidiens vers l'école.

Ce travail d'analyse a permis de rassembler un certain nombre de recommandations pour sécuriser le chemin de l'école. Mais il a surtout été une occasion de communiquer sur le thème des déplacements scolaires, en particulier lors de la journée internationale à pied à l'école, le 22 septembre 2011.

Cette étude a débouché sur le «Plan du chemin de l'école» distribué dans les écoles de Champsec et Vissigen courant 2012. Celui-ci illustre de manière ludique les itinéraires préconisés pour se rendre à l'école à pied ou à vélo. Il fournit également des informations sur les arrêts de bus à proximité, les lieux d'accueil pour la petite enfance, l'emplacement des patrouilleurs scolaires ainsi que celui des infrastructures de sports et loisirs dans le quartier.

Des améliorations urbaines sont également apportées sur le terrain afin d'améliorer la sécurité des enfants. Certaines mesures sont plus ponctuelles comme l'amélioration du marquage dans un passage sous voie ou la pose de potelets pour éviter le stationnement dans des endroits stratégiques (visibilité masquée, etc.). D'autres mesures sont plus globales et s'inscrivent dans la durée lorsqu'il s'agit de réaménager une rue par exemple.

La démarche de plan de mobilité scolaire est intéressante et présente certains atouts. Elle constitue notamment un très bon outil pour le diagnostic de mobilité aux abords des centres scolaires, intègre de nombreux acteurs au sein d'une démarche participative, est modulable en fonction des besoins et s'inscrit dans une démarche de développement durable en favorisant la mobilité douce dans les déplacements scolaires.

C'est pourquoi la journée internationale à pied à l'école a été reconduite le 21 septembre 2012 au centre scolaire de Vissigen et d'autres plans de mobilité scolaire sont en cours en 2013 dans d'autres centres scolaires de la ville de Sion.



L'île du bonheur: la ville démocratique

Federica Corso Talento, Coordinatrice de projets cantonaux, Meglio a piedi, Bellinzona

Aujourd'hui, il n'y a plus beaucoup d'espace pour les usagers faibles dans la ville. «L'île du bonheur» est un terme forgé par nos enfants pour décrire un lieu où ils se sentent libres, un lieu où l'unité de mesure, c'est eux. La première chose que nous devons faire en tant qu'architectes, c'est de redevenir enfants et de comprendre comment un enfant se déplace dans le trafic.

Pour un enfant, les voitures ne sont pas un problème, et ils n'ont pas peur de la mort. De plus, un enfant de sept ans mesure plus ou moins un mètre vingt, il n'est pas visible au-delà d'une voiture. Sa vision n'est pas autant précise que celle d'un adulte et il ne sait pas reconnaître la source d'un bruit.

Dans les Plans de Mobilité Scolaire, nous travaillons avec des groupes de travail: parce qu'avant tout, il est important d'écouter: nous écoutons les politiciens, les parents, les enseignants, les employés communaux, les directeurs d'école, les délégués du bpa ... et, naturellement, les enfants.

Aujourd'hui, l'espace public est un ensemble de messages non continus, dans lesquels le piéton, surtout un enfant, risque de se perdre. Il faut rechercher l'unité.

L'île du bonheur sera un espace dans la ville où la vitesse est limitée, où on cherche à recréer un peu de «démocratie» sur la route. Zones à 30 km/h et zones de rencontres où le piéton a la priorité.

Dans l'île du bonheur, on renforce les passages piéton, on ajoute des bornes pour les rendre plus visibles, on met plus d'éclairage.

Pour ne pas pénaliser les parents qui utilisent la voiture pour accompagner leurs enfants à l'école, nous mettons des arrêts spéciaux «Descends et vis» à distance raisonnable de l'école.

Les chemins sont signalisés par terre ainsi qu'avec des panneaux. Tous les chemins sont reportés sur des plans «spécial piéton» où chaque enfant peut dessiner son propre parcours «maison-école». Sur le verso de ce plan, nous écrivons les règles à suivre pour aller à l'école à pied, à vélo ou en bus.

Et voilà, «l'île du bonheur» n'est pas une nouvelle hétérotopie, n'est pas un nouvel enclos: c'est seulement une ville plus démocratique où on récupère l'espace public pour tous, où on utilise les terrains vagues pour créer de l'espace, où on peut récupérer un vieux sentier pour aller à l'école. Parce qu'aller à l'école signifie grandir et utiliser l'espace de la ville comme une salle de sport signifie aussi grandir.

C'est ça, «l'île du bonheur»: un espace pour tous.



Mise en application de la sécurisation des chemins de l'école Comparaison avant et après à l'instar de Muri-Gümligen

Rolf Steiner, verkehrsteiner ag, Berne

Introduction/origines du projet

«L'accord intercantonal sur l'harmonisation de la scolarité obligatoire» (concordat HarmoS) s'est traduit par une uniformisation au niveau national du début de la scolarité obligatoire, de sa durée et des objectifs assignés à chaque échelon scolaire. L'entrée en vigueur du concordat signifie également que l'école enfantine sur deux ans est obligatoire dès l'âge de 5 ans. En outre, il a aussi été question d'introduire le degré de base, à savoir: le fusionnement de l'école enfantine et des deux premières années primaires. Ces deux nouveautés impliquent des changements d'itinéraires pour se rendre à l'école. Alors que les écoles enfantines étaient généralement situées au milieu des quartiers d'habitation, les nouvelles classes se trouvaient, pour certains élèves, au-delà des principales artères routières. Une motion déposée en 2009 a demandé à la municipalité de Muri d'étudier la situation en termes de sécurité routière et de prendre des mesures là où elles s'avéreraient nécessaires.

Le mode de procédure choisi

La Direction des travaux publics a ensuite été mandatée pour élaborer un concept de sécurité pour le chemin de l'école. Dans un premier temps, il a fallu recenser les points faibles et dangereux du réseau de cheminement vers les établissements scolaires. C'est ainsi des délégués des quartiers et des écoles ont répertorié, photographié et décrit un total de 110 sites à problèmes pour lesquels ils ont également proposé des solutions.



Dans un deuxième temps, les sites à problèmes ont été inspectés sur place pour définir un programme de mesures de correction des points dangereux.

Ce processus participatif a permis de mettre à profit l'expérience et les connaissances des résidents locaux. Ce sont eux qui connaissent le mieux les éventuelles zones à risques en les traversant

quotidiennement. Leur apport a été très précieux dans l'élaboration du projet. Après l'approbation du rapport par le Conseil municipal, une présentation publique a été mise sur pied.

Mesures prises

L'amélioration de la visibilité constitue la principale mesure de correction des zones dangereuses. Pour cela, il suffit parfois de tailler des haies, ou encore de déplacer un «Robidog» ou un panneau publicitaire. Mais il est aussi nécessaire de prendre des mesures plus invasives telles que la correction d'intersections de manière rendre plus clair le droit de priorité, prolongements de trottoirs ou la sécurisation des endroits masqués par l'installation de chicanes. Une portion de rue a même été fermée aux voitures pour la réserver aux piétons et cyclistes. La mise en œuvre des mesures est en cours, bien qu'une grande partie des mesures urgentes ont déjà été appliquées.



Photos: mad



Exemple de Berne

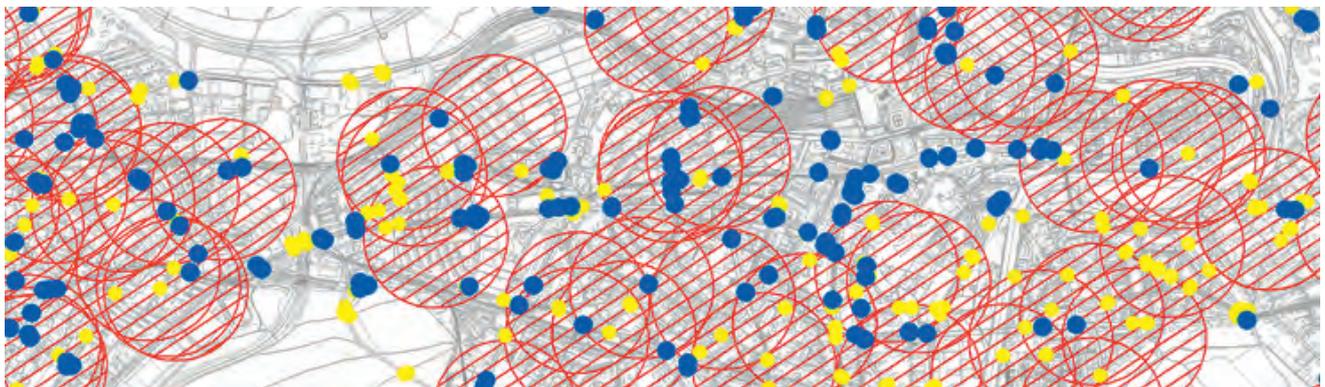
Hugo Staub, Chef de planification des transports, Direction de l'ingénierie, de la circulation et des espaces verts de la ville de Berne

Fin 2011, plusieurs accidents mortels d'élèves se sont produits dans le canton de Berne sur des passages piétons. C'est pourquoi la ville de Berne a systématiquement vérifié en 2012 la sécurité du trafic dans un rayon de 300 mètres autour de 58 écoles et de 99 jardins d'enfants. A l'intérieur de ces périmètres se trouvent 467 des quelque 700 passages piétons répertoriés dans la ville. Ces installations ont été rassemblées en 21 sites scolaires qui dépendent d'une direction scolaire. Chaque site scolaire a été visité pendant la phase de planification par des représentants de l'agence de planification mandatée, le service des ponts et chaussées de la ville, un instructeur de la circulation de la police cantonale et une délégation de la direction scolaire compétente. Toutes les indications et requêtes adressées préalablement à la ville ou aux autorités scolaires ont été prises en compte pour déceler d'éventuels manques de sécurité. En ce qui concerne les passages piétons, les planificateurs ont par ailleurs vérifié grâce à des check-lists si les normes étaient respectées et ils ont analysé la statistique des accidents survenus entre 2006 et 2011. La procédure choisie garantit un traitement et une évaluation équitable des sites scolaires.

Le projet a examiné en tout 637 situations de trafic aux alentours d'écoles et de jardins d'enfants. Ni sur les passages piétons ni aux abords, on a constaté des manquements qui nécessiteraient une intervention. Jusqu'ici, 277 propositions de mesures ont été définies, dont 147 qui concernent des passages piétons. A peu près la moitié de toutes les mesures peut être appliquée directement, l'autre moitié nécessitant une planification continue. Avant de soumettre, en été 2013, une demande de crédit au parlement municipal pour la mise en œuvre des mesures, il va falloir discuter des résultats des travaux lors de six réunions avec des directions scolaires, des conseils de parents d'élèves et des associations de quartiers. Cette discussion peut quasiment être comprise comme un «ultime tour de table», c'est-à-dire qu'il est encore possible de tirer certaines choses au clair et de remanier les mesures.

Lors des réunions évoquées, il sera également question de sujets portant plus généralement sur la sécurité routière et on constatera par exemple qu'il est impossible, même avec des mesures appropriées, d'empêcher tout risque d'accident sur un passage piéton. On verra aussi que les enfants portent un autre regard sur la circulation routière que les adultes et quels règlements de la circulation routière sont applicables dans les zones limitées à 30 km/h et les zones de rencontre. Les accidents de la circulation routière impliquant des enfants sont un sujet hautement sensible. Il s'agit d'accorder beaucoup d'importance à la communication entre les parents et les conseils de parents d'élèves, les directions scolaires et les associations de quartier, mais aussi entre les planificateurs et la police. Le dialogue est d'autant plus important lorsqu'il s'agit d'expliquer pourquoi certaines mesures (attendues) ne sont pas mises en œuvre.

Extrait du plan de la ville de Berne



Cercles rouges: rayon de 300 mètres autour des écoles et des jardins d'enfants
Points: passages piétons avec (jaune) et sans (bleu) feux de signalisation

Illustration: mad



Genève, ville active autour du chemin de l'école

Anais Valentini, Géographe, Bureau-Conseil ATE, Genève

La ville de Genève a une politique active en matière de sécurisation du chemin de l'école et de promotion de l'autonomie des déplacements des écoliers. Son action se concrétise par l'engagement de patrouilleuses scolaires sur 70 emplacements à proximité des écoles et par le soutien de l'organisation des Pédibus. Des Plans de mobilité scolaire sont actuellement en cours en Ville de Genève.

Parmi les mesures ponctuelles ou régulières, on relève la mise en place d'une signalétique appropriée et d'aménagements urbains aux alentours des écoles, la création de parcours futés lors de travaux ou de fermetures d'écoles, le soutien à l'organisation de la Journée internationale à pied à l'école, la distribution de brochures de prévention, etc. Ces actions sont menées en collaboration entre le Service des écoles et le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité.

Zoom sur l'école Micheli-du-Crest

L'école Micheli-du-Crest se situe au centre de Genève et compte environ 250 élèves entre 4 et 12 ans. Le quartier représente l'un des plus gros générateurs de trafic du canton en raison de la présence de l'Hôpital Cantonal et de ses 6000 employés, 3000 visiteurs journaliers et 300 000 patients ambulatoires. Il est aussi traversé par des axes importants de transit.

Les cinq exemples retenus sont représentatifs des problèmes fréquemment rencontrés autour des écoles, en milieu urbain.

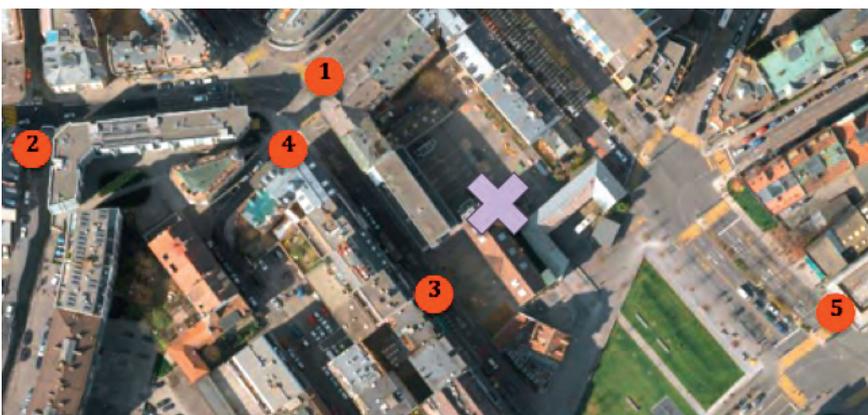
Première situation: La voie d'accès principale des enfants pour se rendre à l'école traverse un carrefour très fréquenté. Au niveau du passage piéton, on constate un conflit avec le feu qui est vert en même temps pour les piétons et les voitures qui tournent.

Deuxième situation: Un boulevard important est adjacent à l'école. À environ 150 m du centre scolaire se trouve une rue limitée à 30 km/h. Les voitures en provenance du boulevard s'y engagent trop rapidement sans respecter la limitation et ne voient pas bien les enfants qui traversent sur le passage piéton.

Troisième situation: La rue située devant l'école est en zone 30. Malgré des signalisations, un passage piéton surélevé et des marquages au sol (kit école), la zone 30 n'est pas respectée et les voitures circulent trop rapidement.

Quatrième situation: À 20 m de l'école, une petite ruelle débouche sur un trottoir abaissé. Cet aménagement est jugé dangereux car les conducteurs ne tiennent pas compte du trottoir et les enfants ne s'y sentent pas en sécurité.

Cinquième situation: L'arrêt de bus «Hôpital» très fréquenté sert à plusieurs lignes. Lorsque les bus sont à l'arrêt, ils empiètent sur le passage piéton, entravent la visibilité et rendent la traversée dangereuse pour les piétons. A ce carrefour, les feux verts pour les piétons sont trop courts pour permettre une bonne traversée aux enfants et aux personnes à mobilité réduite.



Plan de situation de l'école Micheli-du-Crest

L'école y est représentée par la croix violette et les situations critiques en rouge.

Sources: SITG et ATE





Editeur

ATE Association transports et environnement
Aarberggasse 61
Case postale 8676
3001 Berne
Tél. 0848 611 613 (tarif normal)
www.ate.ch

Pour une mobilité
d'avenir

