

# Agir ensemble

www.ate.ch



## Sécurité et écomobilité scolaires



Guide à l'intention des parents d'élèves

Avec le soutien du  
FONDS FÜR VERKEHRSSICHERHEIT  
FONDS DE SECURITE ROUTIERE  
FONDO DI SICUREZZA STRADALE



Association Transports  
et Environnement





# Table des matières – Schéma chronologique

## **Edition**

Association Transports et Environnement ATE, Genève  
avec le soutien du Fonds de sécurité routière

## **Rédaction**

Alain Rouiller, Elena Hauser-Strozzi

## **Photos (sauf indications contraires)**

Alain Rouiller

## **Dessin p. 26**

Es-Borrat-Dagallier

## **Collaboration**

Esther Volken, Joëlle Valterio,  
Dominique Mottaz, Jacques Dentan et Rémy Clivaz

## **Mise en page/production**

devisu.ch

## **Internet**

www.ate.ch

## **Papier**

blanchi sans chlore

## **Tirage**

5000 ex.

## **Impression**

Imprimerie du Démocrate/Mars 2003

## **Remerciements**

Aux enfants qui ont mis à disposition leurs dessins  
et aux APE pour leur engagement

Les travaux préalables :  
mobiliser, identifier et écouter

- 1 Se mobiliser
- 2 Reconnaître les problèmes
- 3 Etre à l'écoute des parents

La phase productive :  
analyser et proposer

- 4 La synthèse des questionnaires
- 5 Des propositions concrètes pour la commune

Des contacts constants :  
sensibiliser, communiquer et prévenir

- 6 Sensibilisation et mesures socioculturelles
- 7 Echanger les informations
- 8 Prévention utile

La phase finale :  
assurer le suivi et évaluer

- 9 Le suivi avec les autorités
- 10 Donner son avis et son appréciation

Bibliographie et publications

CATPULTATOR

ENTRE



HOPI

Lothaire



# Avant-propos

**U**ne chose est sûre: sur la route, les enfants sont des acteurs très vulnérables! Ils se déplacent à pied ou à vélo et ont d'autres priorités que de se soucier du trafic. Le trajet qui les conduit à l'école est le plus préoccupant. C'est à ce niveau-là qu'il faut intervenir dans le but de leur assurer un chemin sûr et agréable. La société ne peut attendre des enfants qu'ils s'adaptent totalement aux règles de la circulation routière. Il incombe aux adultes de garantir aux plus jeunes une sécurité maximale dans leur mobilité, grâce à des aménagements adéquats au niveau des infrastructures et à un comportement correct de la part des différents acteurs de la route.

Dans cette optique, des approches au niveau local sont souhaitées: les parents peuvent en effet prendre le problème en main et, grâce à des propositions pratiques, inciter les autorités communales à s'engager concrètement pour la sécurité sur le chemin de l'école.

De nombreuses associations de parents d'élèves ont déjà entrepris des actions pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école. Les modalités d'action ont toutes été différentes. Elles dépendent du contexte local, des dynamiques politique, institutionnelle et associative, ainsi que des problèmes concrets d'insécurité. Il n'en reste pas moins que certaines méthodes se

rejoignent et aboutissent à une démarche identique, à savoir une approche globale pour des mesures de sécurité harmonieuses et intégrées.

Ce guide présente aux parents les principaux stades d'un processus de participation aux questions de sécurité. Les différents chapitres, articulés selon les actions à mener, notamment

**mobiliser, identifier, écouter, analyser, proposer, sensibiliser, communiquer, prévenir, assurer le suivi et évaluer**

permettent de découvrir les différentes étapes à parcourir pour améliorer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

A vous d'agir, maintenant!



Alain Rouiller



Elena Hauser-Strozzi

*Les parents regroupés en association occupent une position privilégiée auprès des instances scolaires et des autorités communales.*



# Les travaux préalables: mobiliser, identifier et écouter



## 1 Se mobiliser

Lors d'une démarche qui touche à la sécurité routière, il est très important de ne pas agir seul, pour ne pas encourir le reproche d'égoïsme et par souci d'efficacité. Il faut essayer de regrouper tous ceux qui partagent la même préoccupation. La démarche en groupe devient ainsi plus crédible. Pour ce faire, trois options sont possibles:

- s'associer dans un «groupe» de parents;
- contacter et adhérer à une association de parents d'élèves (APE) existante;
- créer une association.

Les APE sont les associations qui ont, à ce jour, remporté le plus de succès dans le domaine de la sécurité sur le chemin de l'école. Les parents ainsi regroupés occupent une position privilégiée auprès des instances scolaires et des autorités communales. Ces APE peuvent mobiliser d'autres parents intéressés, compter sur l'appui des enseignants et traduire les inquiétudes des élèves, afin de convaincre les autorités politiques d'agir en faveur de la sécurité sur le chemin de l'école. Cette mobilisation peut aussi être initiée par des riverains au sein de groupes de travail, de commissions scolaires ou d'associations d'habitants. Une démarche pour la sécurité sur le chemin de l'école peut également être intégrée à un Agenda 21 local qui consiste en un programme d'actions élaboré par un groupe, un village, une commune, dans le but de contribuer au développement durable en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle.

### Les principaux acteurs

Afin de parvenir à des mesures de sécurité intégrées conciliant à la fois la sécurité des enfants, la qualité des transports individuels et collectifs et le maintien ou l'amélioration du cadre de vie, une approche globale est non seulement nécessaire, mais exige dans l'idéal une mobilisation du plus grand nombre de partenaires potentiels.

**La mise en œuvre nécessite de connaître le profil de ces partenaires.**

- **Les élus politiques** sont les responsables des réalisations entreprises et des mesures adoptées en matière de sécurité routière (aménagements routiers, règlements, procédures, affecta-



### Exemples et adresses utiles

#### *Exemple de commissions*

Commission scolaire du canton de Genève  
Commission de l'éducation routière  
du canton de Neuchâtel, [www.rpn.ch/cer](http://www.rpn.ch/cer)  
Commission deux roues, ville d'Yverdon



#### *Exemple d'interventions dans le cadre d'agenda 21 local*

Amélioration de la sécurité sur la route pour les enfants dans la commune de Dompierre (FR)  
<http://www.dompierre.ch/Agenda21.1.htm>

Fédération des associations de parents des écoles romandes et tessinoises (fapert)  
[www.fapert.ch](http://www.fapert.ch)

**Fédérations cantonales des APE:**  
Jura: [www.jura.ch/fape](http://www.jura.ch/fape)  
Genève: [www.gapp.ch](http://www.gapp.ch)  
Fribourg: [www.parentsfribourg.ch](http://www.parentsfribourg.ch)

**Autres adresses utiles :**  
Association Transports et Environnement, ATE  
Bureau conseil  
18, rue de Montbrillant – 1201 Genève  
022 777 10 02  
[conseil@ate.ch](mailto:conseil@ate.ch)

Association suisse des piétons  
Mobilité piétonne  
Secrétariat romand – 2322 Le Crêt-du-Locle  
032 724 32 82  
[www.rue-avenir.ch/pages/mobilite.htm](http://www.rue-avenir.ch/pages/mobilite.htm)

pro juventute  
Département romand  
Rue Caroline 1 – 1003 Lausanne  
021 323 50 91  
dep.romand@projuventute.ch – [www.projuventute.ch](http://www.projuventute.ch)



Agenda 21 local  
[www.agenda21local.ch](http://www.agenda21local.ch)

*Intérêt des cyclistes*  
ASPIC - Association pour les intérêts des cyclistes  
7, boulevard Carl-Vogt – 1205 Genève  
022 329 13 19  
aspic@imaginer.ch – [www.aspic.ch/aspic](http://www.aspic.ch/aspic)

Cyclic  
c. p. 2387 – 1002 Lausanne  
contact@cyclic.info – [www.cyclic.info](http://www.cyclic.info)

Association suisse  
des professionnels de l'environnement  
Brunngasse 60 – 3011 Berne  
031 311 03 02  
svu@emueller.ch – [www.svu-asep.ch](http://www.svu-asep.ch)

tions...). Les exécutifs communaux sont les premières instances concernées. En cas de difficulté ou selon la nature des questions, il est toujours possible d'intervenir au niveau du canton. Les élus politiques ont un rôle capital à jouer dans l'acceptation et l'avancement d'un projet. L'exécutif comme le législatif doivent être convaincus par les associations qui jouent un rôle déterminant pour démarrer un projet de sécurité routière pour les enfants.

- **Les services administratifs et techniques cantonaux et communaux** exécutent les décisions prises par les élus politiques (et les conseillent au préalable): policiers, juristes, ingénieurs, architectes et urbanistes.
- Les institutions comme les écoles, les universités, les hôpitaux, les médias et le Bureau de prévention des accidents (bpa), ainsi que les enseignants, les chercheurs, les psycho-sociologues, les journalistes, les médecins et les pédiatres font partie de ce groupe. Il ne faut pas oublier les commissions scolaires canto-



*Stand organisé par un collectif d'associations dans le cadre d'une fête de quartier.*



nales (Vaud, Neuchâtel et Fribourg) ou communales et les Agendas 21 locaux.

- Les bureaux privés proposent des aménagements et suivent la réalisation des travaux décidés. Il s'agit des architectes, des ingénieurs et des urbanistes.
- Les organisations qui, parallèlement aux APE, soutiennent ou s'opposent au projet. Dans ce groupe d'acteurs sont comprises les associations de développement, de commerçants ou

*Rencontre des différents partenaires lors d'une présentation de projet.*



d'habitants, ainsi que les associations spécialisées dans la sécurité routière, c'est-à-dire l'ATE et Mobilité piétonne.

- Il faut éviter d'entreprendre des aménagements qui augmentent la sécurité sur la route au détriment des transports publics. Un compromis doit être trouvé.

Dès le début de la procédure, il est impératif de privilégier les contacts avec chaque représentant de ces groupements et si possible de les intégrer activement dans la discussion.

### Connaître ses droits

Pour les habitants ou les parents d'élèves, il est important de connaître les dispositifs juridiques garantissant leurs droits d'être consultés par les autorités

sur des questions touchant la sécurité routière des enfants. Ces dispositifs peuvent encourager l'initiative des citoyens dans la perspective d'un projet à défendre. Il n'est pas possible de tout retranscrire ici, mais leur indication améliore déjà la compréhension des sigles et des textes quelque peu obscurs pour la plupart des citoyens.

• **Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et Ordonnance sur la signalisation routière (OSR):** selon la LCR et l'OSR, les mesures de circulation doivent faire l'objet d'une décision et d'une publication; c'est à cette occasion que l'on peut se manifester.

• **Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR):** les associations représentant les intérêts des piétons doivent être consultées par les autorités cantonales pour garantir ou développer un réseau de cheminements piétonniers, à l'échelle d'une commune, par exemple. Une consultation est notamment exigée lors de l'établissement obligatoire d'un plan piétonnier cantonal.

• **Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT):** de nombreuses dispositions doivent favoriser l'information et la participation des citoyens aux procédures d'aménagement du territoire communal, cantonal ou national: publication des projets, enquête publique.

### FAQ: Foire Aux Questions

*Combien faut-il être pour constituer un «groupe»?*

Le but est de susciter des discussions constructives et d'avoir un certain poids. Plus on est, mieux c'est!

*Comment trouver des personnes disposées à s'engager pour la sécurité du trajet vers l'école?*

Contacter, si elle existe, l'APE. Au niveau des petits villages ou des quartiers: lancer une invitation pour une soirée de rencontre (mettre des annonces sur des bâbillards dans les magasins, offices postaux, arrêts de bus). Il est important de penser aussi aux «adversaires». Se confronter dès le début permet d'arriver à une solution satisfaisante pour la majorité des gens.

*Quel est le but d'un groupe?*

Avoir plus d'idées, pouvoir discuter, être plus «fort».

*Quelle est la différence entre un groupe et une association?*

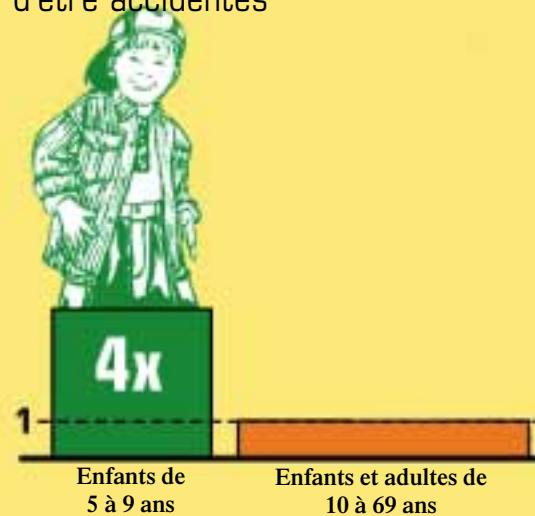
Pour constituer un groupe, il suffit de deux ou trois personnes qui veulent atteindre un but commun. Une association a une structure plus complexe avec des statuts, une assemblée générale, un président et des membres.

*Comment rechercher un texte de loi?*

La totalité des textes de loi sont disponibles sous [www.admin.ch](http://www.admin.ch) (recherche par mots-clé dans ce site ou avec [google.ch](http://google.ch)) et pour les lois cantonales sur les sites Internet des cantons.



## Risque pour les piétons d'être accidentés



Source: Rue de l'Avenir

*Les jeunes enfants sont proportionnellement quatre fois plus exposés au risque d'un accident que les enfants plus âgés et que les adultes piétons.*

## 2

### Reconnaître les problèmes

Comment un enfant peut-il trouver sa place dans un espace public rarement «pensé» en fonction de ses besoins et de ses capacités?

La circulation routière est l'un des lieux privilégiés d'interaction entre les individus, les véhicules motorisés et les aménagements routiers. Les individus représentent les éléments les plus fragiles de cet ensemble. Certains d'entre eux sont néanmoins plus exposés que d'autres: piétons, cyclistes et motards. Les enfants constituent la catégorie de piétons la plus menacée, avec les personnes âgées. Selon l'Office fédéral de la statistique, les enfants de 4 à 9 ans se déplacent en moyenne 45 minutes à pied par jour. Ces déplacements quotidiens concernent essentiellement les trajets domicile-école et domicile-loisirs. Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les enfants en Suisse: un enfant tué toutes les deux semaines, un enfant blessé toutes les quatre heures. Bien que les accidents mortels aient passablement diminué ces dernières années, il est important de noter que les accidents avec des blessés graves restent et probablement resteront stables.

Les statistiques révèlent un état de fait et non la réalité dramatique vécue par les familles des victimes, et celle non moins tragique d'enfants handicapés à vie ou atteints dans leur santé pour de longs mois suite à un accident survenu un jour sur le chemin de l'école. La question de la sécurité routière sur le chemin de l'école repose sur ces douleurs et sur ces peines: c'est en mémoire de ces victimes et pour nous prévenir de ces épreuves terribles que l'action pour la sécurité routière prend tout son sens.

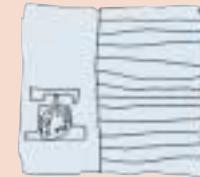
### Grandir: quelle aventure!

La société entend offrir aux enfants les conditions qui leur permettent de:

- construire leur autonomie;
- s'intégrer dans leur environnement social, culturel et physique;
- s'épanouir dans les cadres scolaire et sportif, ou dans les domaines manuel ou artistique;
- prendre conscience de leurs droits et de leurs responsabilités vis-à-vis d'eux-mêmes et d'autrui.

Viser ces objectifs requiert une attention soutenue et respectueuse à l'égard de leurs besoins spécifiques.

Dès 5 ans, l'enfant aspire à partir à la découverte de son environnement, au-delà de la sphère familiale. Son moyen de locomotion privilégié est la marche à pied. Découverte du milieu, rencontre des copains dans la rue, sentiment d'appartenance à un monde familier sont les corollaires de cet apprentissage de l'autonomie. Plus tard, vers les 8-9 ans, le vélo devient un mode de transport attractif. Le besoin de se déplacer de manière indépendante, ludique et conviviale remplit une fonction importante dans le développement global de l'enfant.



## Exemples et adresses utiles

### «Les oubliés de la circulation»

Les enfants sont le plus souvent impressionnés par «l'ambiance survoltée» de la circulation routière. Les dessins d'enfants sélectionnés dans «Les oubliés de la circulation» (brochure publiée sous l'égide de l'Institut Marie-Meierhofer pour l'enfance) expriment bien leurs angoisses et leurs paniques, autant d'effets de la circulation routière qui génèrent des réactions malheureuses. Marco Hüttenmoser, psychologue dans ce même Institut et «commentateur» de ces dessins, relève que cette situation de menaces constantes exercées sur l'enfant sur la voie publique entrave, tant sur le plan mental que physique, son développement harmonieux: spontanéité freinée, souffrances physiques et morales, autonomie découragée, activités physiques et découverte de l'environnement limitées. Pour des plus amples informations à ce sujet, consulter la brochure de l'ATE «Des rues où grandir».

Une autre étude, effectuée par M. Hüttenmoser, relève que l'introduction de zones 30 augmente la sécurité sur le chemin de l'école, notamment pour les petits enfants qui ont un trajet court et en principe ne doivent pas traverser une route principale.

### La sécurité routière en France

[www.securite-routiere.org](http://www.securite-routiere.org)  
[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

Bureau suisse de prévention des accidents bpa  
Laupenstrasse 11  
Case postale 8236  
CH-3001 Berne  
Téléphone 031 390 22 22  
[info@bpa.ch](mailto:info@bpa.ch), [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)

Association des familles des victimes de la route,  
membre de la Fédération européenne des victimes de la  
route  
C.P. 2080  
CH-1211 Genève 2 Dépôt  
Tél 022 776 97 47  
[fevr@worldcom.ch](mailto:fevr@worldcom.ch), [www.fevr.org/afvr.html](http://www.fevr.org/afvr.html)



### Les enfants ne sont pas des petits adultes

L'enfant, en tant que piéton, est pénalisé par plusieurs aspects:

- Il est trop petit pour être vu et pour voir au-dessus des obstacles (par exemple les voitures stationnées aux abords d'un passage piétons ne créent pas trop de problèmes pour un adulte-piéton, alors qu'elles les multiplient pour un enfant de 1m 30). Sa taille l'empêche de «dominer la situation» et de détecter tous les risques possibles.
- La vision latérale de l'enfant est très réduite: l'angle d'ouverture de sa vision est inférieur à 70° – chez l'adulte, il est de 180°.

- L'impossibilité jusqu'à l'âge de 7-8 ans de distinguer aisément la droite de la gauche.
- L'incapacité de synthétiser et de gérer au mieux les informations du fait d'un système neurologique et de perception pas encore assez développé: 4 secondes sont nécessaires à cet enfant pour constater qu'un véhicule se déplace vers lui, un quart de seconde seulement suffit à un adulte.
- La difficulté de procéder à plusieurs actes à la fois, comme rouler à vélo tout en étant attentif au trafic.
- Le comportement spontané et imprévisible qui amène souvent l'enfant à oublier les consignes

## FAQ: Foire Aux Questions

### Comment être crédible ?

Il faut agir au nom d'un groupe et non pas à titre personnel, afin d'éviter le reproche d'égoïsme. Enfin, une bonne documentation et un dossier bien étayé permettront de convaincre les autorités concernées.



## Les jeunes s'engagent



### Activités de prise de conscience des dangers de la route

- pour les plus petits: faire des dessins avec leur vision de la route et du chemin maison-école. Exposer les résultats dans les couloirs de l'école;
- pour les plus âgés: préparer une exposition avec des slogans sur le thème de la sécurité routière.



Campagne britannique «coup de poing» pour illustrer le danger de la vitesse.

apprises, notamment celles de regarder autour de lui avant de traverser.

- La capacité remarquable de concentration de l'enfant le maintient fortement dans ses préoccupations: par exemple, imprégné d'une grande déception suite à un mauvais résultat scolaire, il va traverser soudainement la rue.

Les caractéristiques de l'enfant ne doivent pas être oubliées lors d'une intervention d'aménagement routier. Si l'on s'engage pour la sûreté des chemins maison - école, les aménagements doivent tout d'abord satisfaire les exigences des plus jeunes.

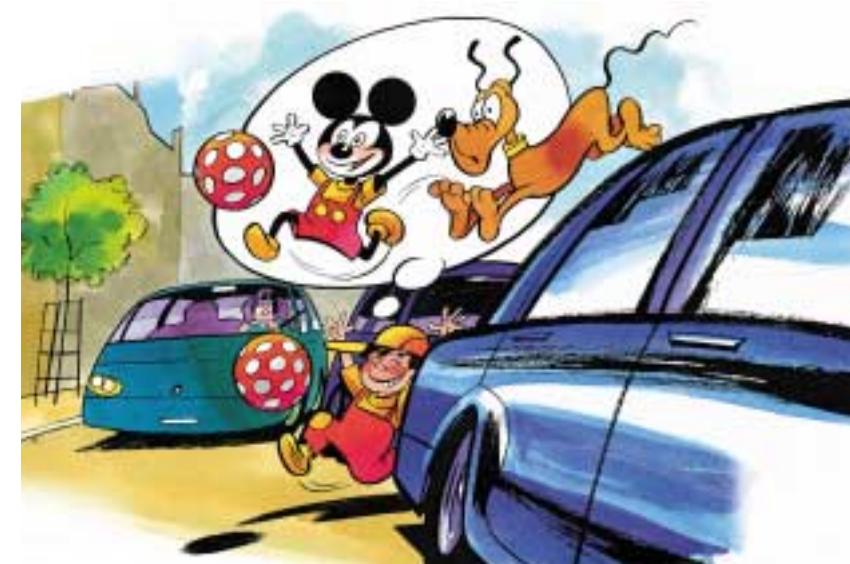
## Une liste infinie de dangers

Suite à plusieurs études effectuées dans le cadre de démarches sur la sécurité routière, il a été possible d'établir une liste des dangers les plus souvent rencontrés par les enfants sur le chemin de l'école, qu'ils circulent à pied ou à vélo. Voici donc les principaux problèmes recensés:

- vitesse excessive des véhicules;
- non-respect de la signalisation de la part des automobilistes (stationnement, stop, feux tricolores);
- traversée de la chaussée dangereuse. Pris par d'autres préoccupations, les enfants peuvent traverser inopinément la chaussée et se trouver devant une voiture en mouvement. Autre problème: les traversées de chaussée sont trop larges ou manquent d'îlot central;
- trottoirs trop étroits, inexistants, encombrés par le stationnement illicite ou rendus dangereux par des sorties de garage;

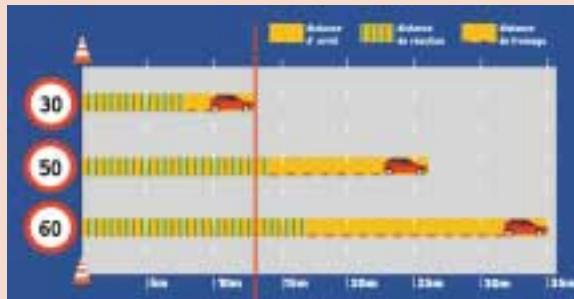
- passages piétons dangereux, car peu visibles par les automobilistes;
- mauvaise visibilité pour les enfants;
- feux simultanés piétons-véhicules;
- absence de protection pour les piétons et les cyclistes.

Ces dangers se localisent non seulement aux abords mêmes des écoles, mais aussi dans les rues de quartier, et dans les traversées d'axes principaux et de carrefours. La vitesse excessive des automobilistes est la cause principale des accidents dont sont victimes les enfants, notamment lors de la traversée de la chaussée. La gravité de ces accidents dépend largement de la vitesse de collision, mais aussi de l'attention du conducteur. Si, par exemple, un automobiliste est en train de téléphoner ou se trouve sous les effets de l'alcool, le temps de freinage peut considérablement se rallonger et aggraver l'accident qui peut avoir alors des conséquences fatales pour le piéton.



## Gravité des accidents : la vitesse, élément déterminant

### Distances d'arrêt comparées



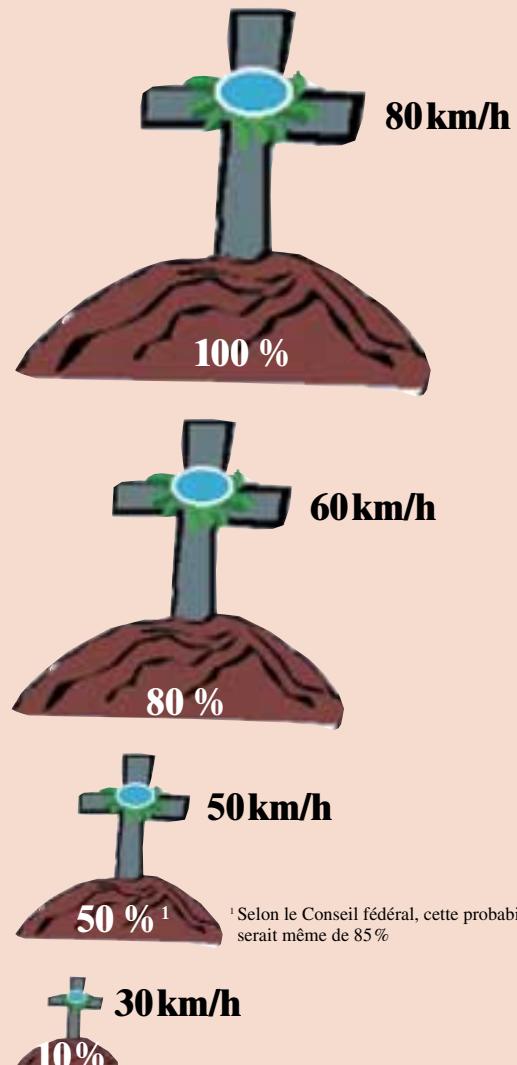
Une voiture circulant à 30 km/h sur chaussée sèche parcourt une distance de 13m avant d'être totalement arrêtée après un freinage complet. A 50 km/h, dans les mêmes circonstances, la voiture est encore lancée à 50 km/h à la fin de ces 13m, car la distance parcourue durant le temps de réaction (1 seconde) est de 14m. Ce n'est que 26m plus loin que le véhicule sera complètement arrêté.

### Similitude entre une chute et un accident



On peut comparer la violence de la collision sur le corps humain avec la violence du choc subi lors d'une chute: une collision avec une voiture roulant à 30 km/h correspond par exemple à une chute du 1<sup>er</sup> étage.

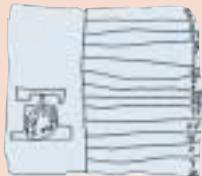
Probabilité d'être tué en tant que piéton dans une collision avec une voiture



<sup>1</sup> Selon le Conseil fédéral, cette probabilité serait même de 85 %

La collision d'un véhicule roulant à 80 km/h avec un piéton ne laisse aucune chance à ce dernier. Elle est mortelle dans tous les cas. A 30 km/h par contre, les chances de survie sont considérables.

Source: bpa



## Exemples et adresses utiles

Questionnaire téléchargeable sur le site de l'ATE  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch).

Check-list dans le dépliant «Sécurité sur le chemin de l'école» disponible au bpa.

# 3

## Ecouter les parents

Une fois le groupe ou l'association mis sur pied, la mobilisation peut débuter par l'échange des expériences des parents impliqués. Ils peuvent en effet témoigner directement des problèmes rencontrés par leurs enfants sur le chemin de l'école et sont tout désignés pour être leurs porte-parole. Aux côtés des autres acteurs concernés par la sécurité routière des enfants, les parents partagent avec le personnel enseignant et la police une bonne connaissance des réactions des enfants et des conditions objectives de l'insécurité sur les voies de circulation.

### A la recherche des points noirs

Le recensement des points noirs sur le chemin maison-école doit se faire à l'aide d'un questionnaire distribué aux parents d'élèves. Le corps enseignant joue pour cette phase de la démarche un rôle primordial: il distribue les questionnaires (en prévoir un nombre suffisant!) directement aux élèves pour que ceux-ci les amènent à leur tour aux parents. C'est une façon sûre de recueillir le plus de réponses possibles. Il est important de contacter auparavant la direction de l'école et d'être certain d'obtenir son aval.

Le questionnaire doit être très simple (il faut aussi penser aux parents qui ne maîtrisent pas parfaitement le français), si possible avec un système de réponses à choix. Il sera accompagné d'une lettre explicative pour informer les parents de la démarche en cours.

Ce questionnaire permettra de:

- recenser la majorité des points noirs sur le chemin de l'école grâce à la participation des parents. Il est ainsi facile de reconnaître les points qui posent le plus de problèmes au plus grand nombre d'enfants. C'est à partir de ces points qu'il faut commencer à faire des propositions d'aménagement.
- sensibiliser les parents à l'action entreprise: la distribution du questionnaire est une bonne méthode pour faire connaître l'APE ainsi que sa démarche et de recruter peut-être des nouveaux membres.
- crédibiliser la démarche.

Dans le but de faciliter l'analyse des questionnaires, il est conseillé d'imprimer au dos du questionnaire un plan de la commune pour que les parents puissent directement y noter le parcours suivi par leur(s) enfant(s) et éventuellement le trajet jusqu'à la place de jeux ainsi que les points noirs. Demander aux parents de relever sur le plan les chemins qui mènent à l'école et/ou à la place de jeux.

## Sécurité sur le chemin de l'école de Jussy



La Commune de Jussy souhaite faire des propositions pour améliorer de la sécurité des déplacements des piétons, en particulier des enfants sur le chemin de l'école. Dans ce but, elle a mandaté le Bureau-Conseil ATE pour établir un diagnostic sécurité. La première étape consiste à déterminer les *points noirs*, du point de vue des parents.

La distribution de ce questionnaire s'inscrit dans les démarches entreprises par votre APE pour l'amélioration de la sécurité sur le chemin de l'école. Merci de prendre le temps de le remplir.

### Détermination des points noirs sur le chemin de l'école

Ce questionnaire s'adresse aux parents d'enfants fréquentant les classes enfantines et primaires (une fiche par enfant SVP).

- Nom et prénom de l'enfant: \_\_\_\_\_
- Adresse: \_\_\_\_\_

1. Comment votre enfant se rend-il à l'école ?  
(marquer d'une croix la case correspondante)

âge de l'enfant	4	5	6	7	8	9	10	11	12
il s'y rend seul	<input type="checkbox"/>								
à pied	<input type="checkbox"/>								
à vélo	<input type="checkbox"/>								
accompagné	<input type="checkbox"/>								
à pied en voiture	<input type="checkbox"/>								

2. Si vous devez accompagner votre enfant, pouvez-vous en donner les raisons ?
- distance
  - insécurité
  - plaisir
  - autre (spécifier)
3. Au dos de ce questionnaire vous trouverez un plan de la commune. Prière de tracer le trajet qu'effectue votre enfant, et cocher d'une croix l'endroit que vous estimez le plus dangereux.
- pour aller à l'école
  - pour aller à un lieu de loisir
- Merci d'utiliser une couleur différente pour l'école et pour les loisirs
4. Avez-vous des suggestions pour améliorer la sécurité sur le chemin et/ou aux alentours de l'école ?

Déc 00

Merci  
Association des parents d'élèves de Jussy



Prière de remettre ce questionnaire à l'instituteur ou l'institutrice de votre enfant.

### FAQ : Foire Aux Questions

#### Que doit contenir le questionnaire ?

Voici quelques questions-types: Comment votre enfant se rend-il à



l'école ? Si vous devez accompagner votre enfant, pouvez-vous en donner les raisons ? Avez-vous des suggestions pour améliorer la sécurité sur le chemin et/ou autour de l'école ? Combien de temps faut-il à votre enfant pour aller à l'école ? Combien de fois doit-il traverser une route secondaire/principale ?

#### Où se procurer un plan du quartier ?

La commune peut vous fournir un plan détaillé de votre quartier ou de votre commune.



### Les jeunes s'engagent

Action: 1, 2, 3...soleil!: voir description au chapitre 3.1.



Proposer à votre école ou à votre commune d'installer sur leur site un sondage avec la question «Comment allez-vous à l'école ?». Exemple: «Euro Referendum Young Transnet sur les zones piétonnes» [www.young-transnet.org.uk/netdays2001](http://www.young-transnet.org.uk/netdays2001)

Organiser une compétition entre les écoles, par exemple, sur le thème d'un plan de déplacement pour une classe ou pour tous les élèves.

*Obtenir un comportement modéré de la part des usagers de la route nécessite des mesures portant sur l'aménagement de l'environnement.*



# La phase productive: analyser et proposer



## La synthèse des questionnaires

Il faut se rendre compte que, selon la taille de l'école, un grand nombre de questionnaires peut être retourné. Il importe de procéder à une analyse systématique. Les données suivantes doivent y apparaître:

- l'âge des enfants;
- les moyens de transport utilisés pour se rendre à l'école;
- les problèmes soulevés;
- les points noirs localisés.

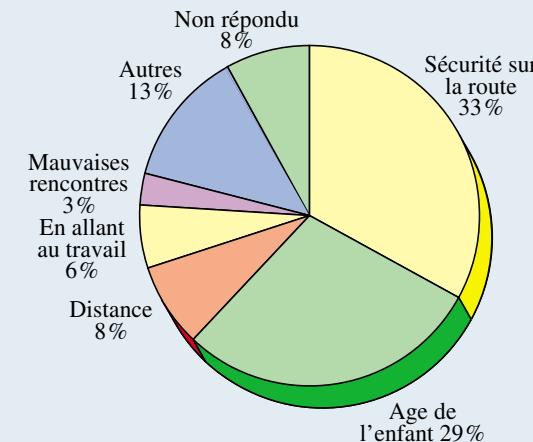
Une fois cette classification faite, les membres du groupe porteur doivent se rencontrer et se lancer dans une synthèse complète de la situation et des problèmes soulevés.

Il est conseillé de travailler sur un grand plan de la commune. On placera tout d'abord les lieux publics (école, places de jeux) ainsi que les trajets empruntés par la plupart des écoliers pour se rendre à l'école ou à la place de jeux (séparer les chemins piétonniers des pistes cyclables). Utiliser deux couleurs distinctes dans le but de différencier ces deux types de parcours. Reporter ensuite tous les points noirs représentés par les parents. Pour une meilleure lisibilité du

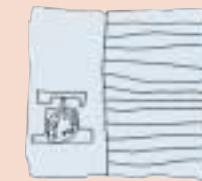
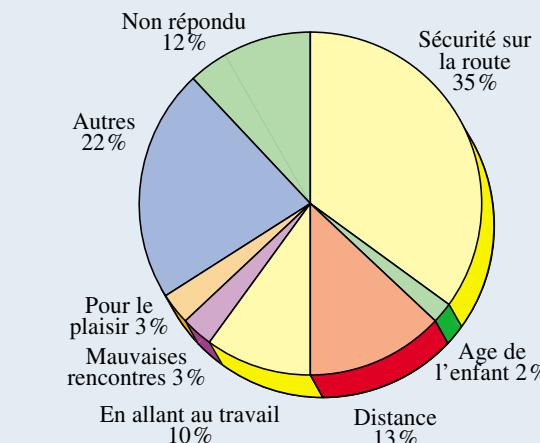
*La raison première de l'accompagnement est la crainte de l'insécurité sur la route. Le jeune âge de l'enfant renforce cette préoccupation.*

### Raisons de l'accompagnement des enfants à l'école (Petit-Saconnex GE)

#### Ecole enfantine (4 à 6 ans)



#### Ecole primaire (7 à 12 ans)



## Exemples et adresses utiles

Location de radar-info  
Radacom AG  
Hauptstrasse 96  
2560 Nidau  
032 332 99 55  
[www.redacom.ch](http://www.redacom.ch)

Adria SA  
Ch. du Miroir 1  
CH 1337 Vallorbe  
Tél : +41 21 843 95 85  
[info@adria-sa.ch](mailto:info@adria-sa.ch)  
[www.adria-sa.ch/francais/signal\\_route.html](http://www.adria-sa.ch/francais/signal_route.html)

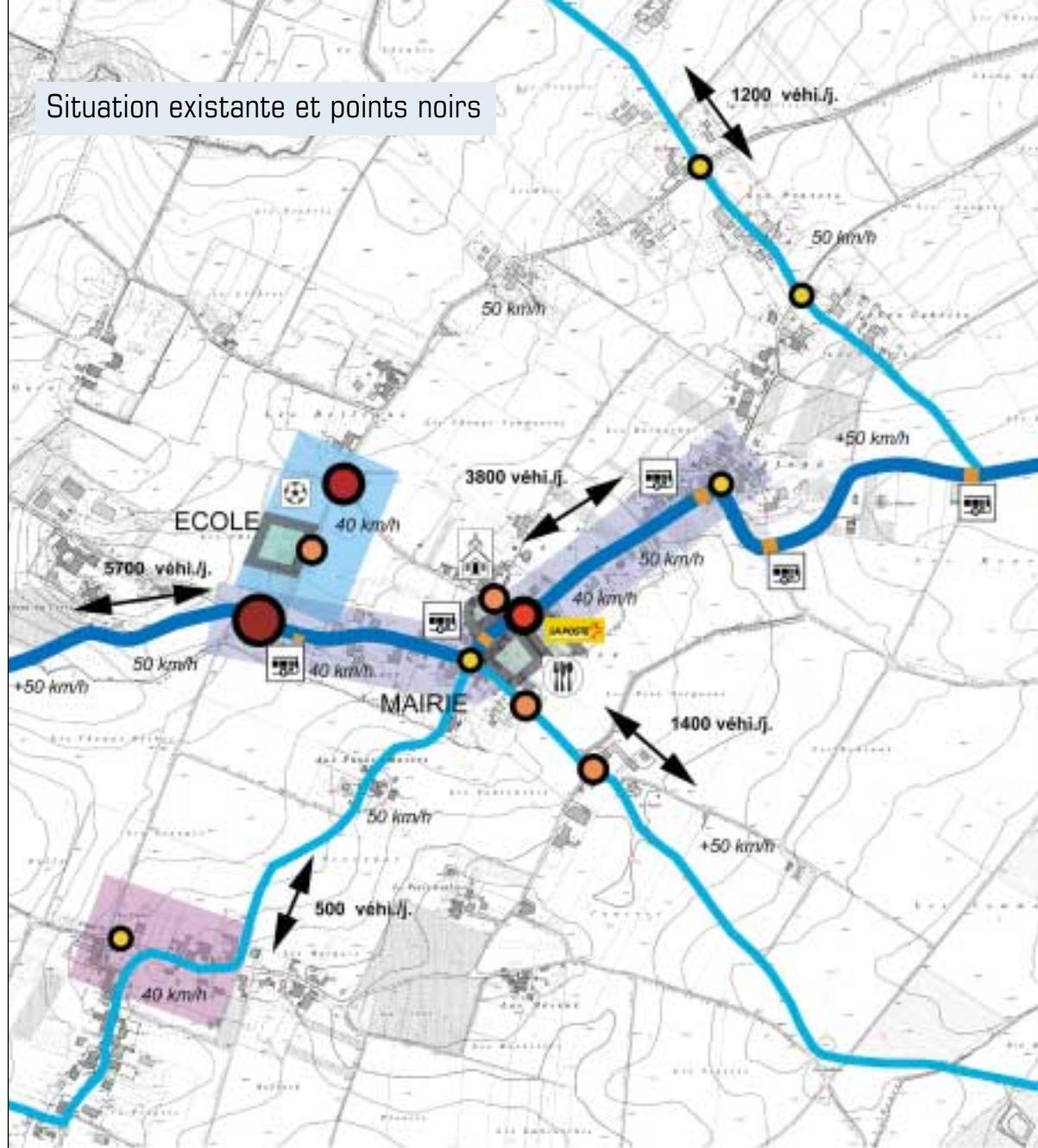
Mini-radar de l'ATE  
Aarbergergasse 61  
3000 Berne 2  
031 328 82 00

## FAQ : Foire Aux Questions

*A quoi devons-nous faire attention en dessinant le plan ?*  
Ne pas travailler directement sur le plan original: il vaut mieux en tirer plusieurs copies et recommencer si nécessaire. Utiliser des couleurs vives bien différencier.



## Situation existante et points noirs



### PERIMETRE D'ETUDE:

Carte de synthèse



points noirs



générateurs de véhicules

- réseau primaire
- réseau secondaire
- secteurs

plan, il est conseillé de dessiner les points noirs par des ronds de différentes grandeurs, selon l'importance des dangers.

Il peut être intéressant d'inviter un(e) spécialiste en mobilité à participer à la discussion et obtenir ainsi directement un avis externe.

Parallèlement à la synthèse des questionnaires, il peut être intéressant d'effectuer des relevés de vitesse ou un comptage des voitures. Trois variantes sont possibles:

- demander à la commune d'installer un info-radar (v. adresses page précédente);
- demander à la gendarmerie d'effectuer des contrôles de vitesse;
- l'APE effectue le relevé des vitesses elle-même en louant un mini-radar à l'ATE.

# 5

## Des propositions concrètes pour la commune

Obtenir un comportement modéré de la part des usagers de la route nécessite des mesures portant sur l'aménagement de l'environnement. Ces mesures induiront un sentiment de sécurité chez tous les usagers, plus particulièrement chez les enfants et les personnes âgées. L'exemplarité du comportement adulte se mesure également à la volonté politique d'ordonner les aménagements routiers et de les adapter aux besoins et aux limites des usagers les plus exposés. Individuelle ou collective, la responsabilité relève de chaque acteur.

### Un dossier pour la commune

Sur la base de l'analyse des questionnaires récoltés, l'APE ou le groupe de parents formule des propositions opérationnelles ou techniques (aménagements et constructions particuliers) pour résoudre les problèmes soulevés par les parents. Le groupe porteur confronte ces résultats aux avis d'experts pour estimer la faisabilité d'éventuelles mesures. A ce stade, il est capital de collaborer avec des professionnels qui renforcent la crédibilité de la démarche.

Le résultat final de ces discussions doit prendre la forme d'un dossier destiné à la commune et comprenant:

- des généralités sur la sécurité des déplacements (s'inspirer des arguments du chapitre 2) et la modération de la circulation;
- une analyse des points noirs à l'aide de photos;

- des propositions pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école (voir plus loin dans ce même chapitre). Les experts de la sécurité routière peuvent fournir des dessins techniques des aménagements requis, ce qui facilite la compréhension et l'acceptation de la part des politiciens. Alternativement, il est possible d'illustrer les propositions par des photos de cas existants;
- une synthèse de l'enquête (voir chapitre 4);
- éventuellement, en annexe, des mesures de vitesse ou des comptages de voitures.

Pour la remise du dossier à la commune, il vaut mieux l'envoyer à une personne spécifique (par exemple au président/à la présidente de la commission des travaux) et/ou au législatif. Dans la lettre qui accompagne le dossier, il est important de demander un rendez-vous pour exposer le projet devant le législatif. C'est l'occasion de se présenter personnellement, d'établir un contact direct avec les politiciens et de répondre directement à leurs questions. C'est aussi un moyen de «sentir» l'atmosphère (positive ou négative) face aux propositions. On veillera à créer des contacts avec plusieurs partis politiques, car il ne faut pas politiser le débat!



## Exemples et adresses utiles

Une liste avec les adresses des conseillers romands en mobilité est disponible à l'adresse Internet suivante: [www.rue-avenir.ch/pages/contacts.htm](http://www.rue-avenir.ch/pages/contacts.htm)

Un dossier «zones à vitesse limitée» exhaustif est téléchargeable sur [www.ate.ch](http://www.ate.ch).

La totalité des textes de loi sont disponibles sous [www.admin.ch](http://www.admin.ch) (recherche par mots-clé dans ce site ou avec [google.ch](http://google.ch)) et pour les lois cantonales sur les sites Internet des cantons.

Bureau conseil ATE  
Alain Rouiller  
18, rue Montbrillant  
1201 Genève  
022 777 10 02  
[conseil@ate.ch](mailto:conseil@ate.ch)



Bureau suisse de prévention des accidents bpa  
Laupenstrasse 11  
Case postale 8236  
CH-3001 Berne  
031 390 22 22  
[info@bpa.ch](mailto:info@bpa.ch), [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)

Association suisse des ingénieurs en transports SVI  
c/o Jenni + Gottardi AG  
Hornhaldenstrasse 9  
8802 Kilchberg/Zurich  
01 716 10 89  
[info@svi.ch](mailto:info@svi.ch), [www.svi.ch](http://www.svi.ch)

*Stationnement anarchique devant une école.*



### L'importance des photos

Une photo peut dire plus que mille mots. Dans le dossier pour la commune, on réservera une grande place aux photos pour illustrer de manière frappante les dangers rencontrés par les enfants, ainsi que les propositions d'aménagement. Les photos décrivent

toujours la situation, avec les différents acteurs de la route. Donc, pas de photos le dimanche ! Il est en outre utile de situer les prises de vue sur un plan (dans l'exemple ci-dessous le long du trait rouge). Pour faciliter l'exploitation des photos, il est conseillé d'utiliser un appareil numérique.



## Exemples de mesures et d'aménagements

### *A l'échelle d'un quartier*

- 1. Suppression du trafic de transit**, par exemple en créant des impasses, des boucles, des interdictions de tourner à gauche ou à droite, en supprimant des entrées dans un quartier.
- 2. Création d'une zone limitée à 30 km/h**. Les zones 30 jouent un rôle fondamental, en permettant d'associer mesures réglementaires et recomposition des espaces publics, dans le

cadre d'une véritable politique globale de modération de la circulation en ville, passant par des actions au niveau de l'urbanisme, de l'organisation des déplacements et de l'aménagement du service de voirie. Pour de plus amples informations, consultez le guide pratique «**Introduire les zones de rencontre et les zones 30: un jeu d'enfants**» téléchargeable sur le site de l'ATE ([www.ate.ch](http://www.ate.ch)).

### *Porte de zone 30 à Bâle : simplicité et efficacité.*

*A relever le ralentisseur en caoutchouc qui ne gène pas les cyclistes, et bien sûr le contre-sens cycliste.*



Association suisse pour l'aménagement national

Seilerstrasse 22

CH-3011 Bern

+41 31 380 76 76

[info@vlp-aspan.ch](mailto:info@vlp-aspan.ch)

Fédération suisse des urbanistes

Seilerstrasse 22

Case postale 5653

3001 Berne

031 380 76 66

[info@f-s-u.ch](mailto:info@f-s-u.ch), [www.f-s-u.ch](http://www.f-s-u.ch)



## FAQ: Foire Aux Questions

*Sur quel site Internet vais-je trouver un maximum d'informations ?*

Un site qui peut être très utile est celui de la Confédération: [www.admin.ch](http://www.admin.ch). Une recherche par mots clés peut donner une quantité importante d'informations utiles. Conseil: des expressions toutes faites (par exemple: aménagement du territoire ou sécurité routière) doivent être saisies entre « ... ».



## Les jeunes s'engagent

Organiser une réunion avec les jeunes et écouter leurs propositions d'aménagement. Les propositions peuvent être visualisées avec des modèles tridimensionnels en papier mâché.

### *Le long du chemin de l'école*

- 3. Réduction de la largeur des chaussées.** Elle permet une baisse sensible de la vitesse, par exemple, avec une chaussée de 4 mètres et un trafic à double sens, on peut s'attendre à des vitesses moyennes de l'ordre d'environ 30km/h. Remarquons que cette largeur entrave le croisement des véhicules de transports publics et des poids lourds.
- 4. Rétrécissements ponctuels.** **Les îlots** placés en amont et en aval d'un passage pour piétons sont l'une des applications les plus connues et les moins coûteuses de cette mesure. Cette disposition permet le passage des véhicules de transport en commun.

*L'îlot combiné avec un rétrécissement empêche les dépassements téméraires sur le passage piétons, aménagement utile à la fois pour les piétons et pour les cyclistes.*



**5. Surfaces polyvalentes.** Ces surfaces, d'un revêtement différent de celui de la chaussée, créent un rétrécissement optique, qui incite à réduire la vitesse. L'effet peut être renforcé par une rigole centrale. Ce type de mesure doit être envisagé lorsque la réfection du revêtement entre dans le programme des travaux d'une commune.

**6. Décrochements horizontaux ou sinuosités.** Pour gagner en efficacité et éviter de grandes longueurs rectilignes, on multipliera ces aménagements.

**7. Ralentisseurs,** au groupe desquels appartient notamment le seuil de ralentissement, appelé communément «gendarme couché» et **le coussin berlinois** (plus économique). Cette mesure est réservée aux situations dangereuses. Par ailleurs, elle ne convient pas aux itinéraires empruntés par les transports publics.

**8. Aménagement des carrefours.** Cette mesure très efficace mériterait un chapitre à elle seule. Ilots, mini giratoires, rehaussements de chaussée, revêtements différenciés, bandes polyvalentes, bornes, quatre stops, plantations, etc. Toutes ces mesures ont pour but de stimuler l'attention à l'approche du carrefour et de réduire la vitesse.

*Aménagement d'une très grande efficacité devant une école zurichoise: coussin berlinois et rétrécissement de la chaussée dans une zone 30 ont permis de renoncer aux patrouilleuses scolaires.*



**9. Mixité de la circulation.** Cette notion, qu'on trouve dans les nouvelles zones de rencontre où elle est obligatoire, a des effets positifs sur la sécurité lorsqu'il y a peu de trafic de transit ou beaucoup de piétons et lorsque la configuration de la chaussée oblige à une prudence accrue. Cette mesure est avantageusement complétée par d'autres dispositions, telles que **des changements de revêtement de la chaussée**, des rétrécissement, etc. La mixité de la circulation

s'applique également aux rues étroites sans trottoirs des quartiers historiques.

**10. Feu tricolore «vitesse limitée».** Il s'agit d'une signalisation lumineuse précédée de panneaux avertisseant que lorsqu'on dépasse la limite de vitesse, le feu passe au rouge. Efficace, surtout s'il est doublé d'une caméra.

**11. Feux «tout au rouge».** Les feux sont au rouge lorsqu'aucun véhicule ne se présente au carrefour. Au moyen de détecteurs, l'arrivée d'un

véhicule est enregistrée et déclenche le feu vert pour celui-ci. Lorsqu'il n'y a pas de demande antagoniste, aucun véhicule n'est par conséquent arrêté. Ce système de régulation favorise également le piéton, qui bénéficie automatiquement du feu vert au passage pour piétons, dès lors qu'aucun véhicule ne se présente avant lui. Les feux «tout au rouge» garantissent une sécurité optimale, car les conducteurs de voitures, au vu du feu rouge, ralentissent avant de bénéficier du feu vert.

**12. Kit-école.** Ensemble de mesures de signalisation à prendre à proximité des écoles et amenant l'automobiliste à adapter progressivement sa vitesse aux conditions spéciales exigées par la présence d'enfants.

**13. Eclairage intensif des passages pour piétons.** Une mesure indispensable aux endroits spécialement dangereux et/ou mal éclairés.



*La mixité est obtenue grâce au changement de revêtement qui relie le trottoir à la chaussée.*

**14. Aménagement pour les deux-roues.** Citons les trottoirs à usage mixte cyclistes et piétons, avec panneau de signalisation réglementaire, les rampes à vélo le long d'escaliers, les places de parc à vélo couvertes, les zones à 30 km/h, les zones de rencontre et **les bandes cyclables polyvalentes** qui réduisent visuellement la largeur des chaussées. Ce sont autant de mesures qui augmentent la sécurité et le confort des jeunes cyclistes. La plupart d'entre elles peuvent être réalisées à moindre coût.

**15. Suppression des signaux «stop» et «cédez le passage» – rétablissement de la priorité de droite sur les routes secondaires.** C'est une mesure d'accompagnement logique, simple, efficace et peu coûteuse: lorsque la priorité de droite est en vigueur pour tous les débouchés sur la route, l'attention augmente et la vitesse diminue. Dans les instructions du Département fédéral de justice et police du 3 avril 1989 concernant la signalisation par zone, il est précisé qu'il est primordial d'imposer la règle de la priorité de droite aux intersections pour obtenir que la limitation de vitesse prévue dans les zones 30 soit mieux respectée.

Des centaines d'exemples suisses et étrangers d'aménagements sont décrits dans le **«Temps des rues»**, ouvrage de Rue de l'Avenir et de l'EPFL en vente auprès de l'ATE.



*Largeur de la chaussée, 6 mètres seulement dont 1,5 mètre pour la bande cycliste polyvalente. Celle-ci est respectée quand bien même aucun cycliste n'y circule. L'automobiliste pourra l'utiliser pour croiser.*



*Double bande polyvalente sur une chaussée de 7 mètres de large. A noter que la bande médiane a été effacée.*



## Les mesures de réglementation

Voici les principaux extraits de loi qui concernent la signalisation routière, ainsi que l'établissement d'un plan-piétons.

### Signalisation routière

#### *Enfants et passages pour piétons*

##### **S**• *Article 11 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR):*

- 1 Le signal «Passage pour piétons» (1.22) annonce les passages (art. 77) que le conducteur ne peut pas apercevoir à temps (par ex. à cause d'un virage ou d'un dos d'âne) ou les passages se trouvant sur des routes à trafic dense et rapide (par ex. au-delà des intersections situées hors des localités). L'emplacement même des passages pour piétons sera signalé conformément à l'art. 47, al. 1.
- 2 Le signal «Enfants» (1.23) indique qu'il faut souvent compter avec la présence d'enfants sur la chaussée. Il sera placé aux abords des écoles, des places de jeux, etc. Si un passage pour piétons se trouve dans les parages, il sera annoncé par le signal «Passage pour piétons».

##### **S**• *Article 26, al. 2 de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR):* 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.

##### **S**• *Article 33 de la LCR:* obligations à l'égard des piétons

- 1 Le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée.
- 2 Avant les passages pour piétons, le conducteur circulera avec une prudence particulière et, au besoin, s'arrêtera pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent.
- 3 Aux endroits destinés à l'arrêt des véhicules des transports publics, le conducteur aura égard aux personnes qui montent dans ces véhicules ou qui en descendent.

### *Signalisation par zone (OSR)*

##### **S**• *Art. 22a Zone 30:* Le signal «Zone 30» (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

##### **S**• *Art. 22b Zone de rencontre*

- 1 Le signal «Zone de rencontre» (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.
- 2 La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.
- 3 Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parage en général s'appliquent au stationnement des cycles.



### § Art. 22c Zone piétonne

- 1 Les «Zones piétonnes» (2.59.3) sont réservées aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'une plaque complémentaire autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules bénéficient de la priorité.
- 2 Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le partage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

### Plans-piétons

#### § Art. 4 Etablissement des plans de la Loi sur les chemins piétons (LCPR)

- 1 Les cantons veillent à:
  - a. Etablir des plans de réseaux, existants ou en projet, de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre;
  - b. Réviser périodiquement ces plans et au besoin à les remanier.
- 2 Ils fixent les effets juridiques des plans et en règlent la procédure d'établissement et de modification.
- 3 Les personnes, organisations et services fédéraux intéressés doivent participer à l'établissement des plans.

#### § Art. 8 Collaboration d'organisations privées spécialisées (LCPR)

- 1 Pour l'établissement des plans, l'aménagement et la conservation des réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, la Confédération et les cantons font appel à des organisations privées vouées au développement de ces réseaux (organisations privées spécialisées).
- 2 Ils peuvent confier certaines tâches à ces organisations.



### Exemples et adresses utiles

La totalité des textes de loi sont disponibles sous [www.admin.ch](http://www.admin.ch) (recherche par mots-clé dans ce site ou avec [google.ch](http://google.ch)) et pour les lois cantonales sur les sites Internet des cantons.

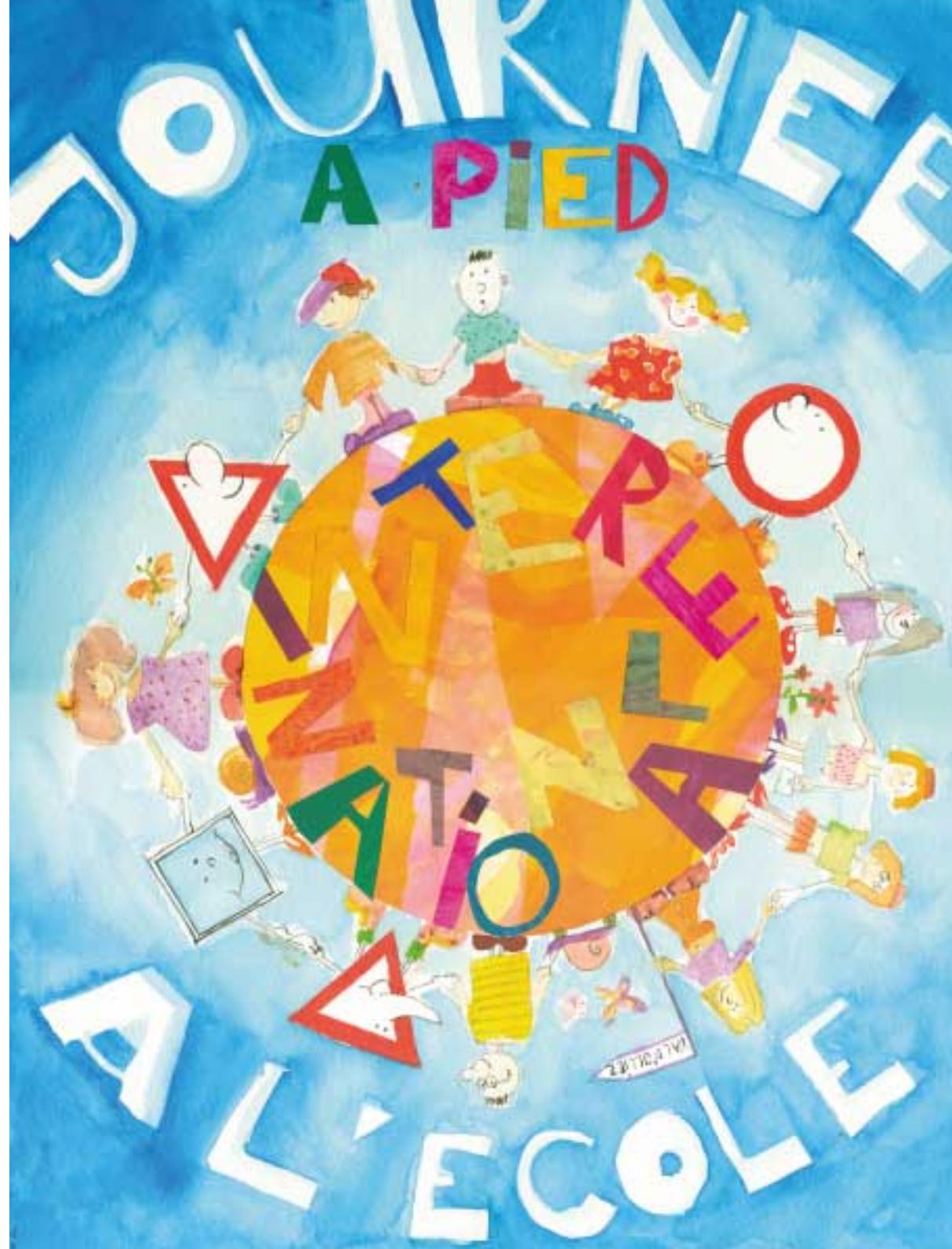
### FAQ: Foire Aux Questions

*Qui sont les organisations privées spécialisées mentionnées à l'article 8 (LCPR)?*

Le Conseil fédéral a attribué cette qualité à l'ATE et à Mobilité piétonne entre autres.



*Tout au long de la démarche,  
il est très important de  
communiquer ses intentions  
et ses actions à plusieurs  
publics.*



# Des contacts constants: sensibiliser, communiquer et prévenir

## 6

### Sensibilisation et mesures socioculturelles

La sensibilisation des parents et des autorités est un point capital de la démarche pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école. Les responsables politiques n'interviennent souvent que s'ils sentent que les parents sont déterminés.

Voici quelques idées de mesures qui servent à attirer l'attention des politiciens, des journalistes et de la population sur les dangers de la route:

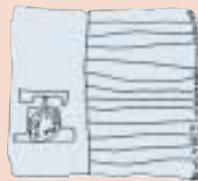
- **Une exposition de dessins d'enfants.** Elle permet une discussion en classe et souvent à la maison, et surtout incite les parents à se déplacer et à venir admirer le dessin de leur rejeton.



- **Organiser un stand d'information** qui montre les propositions d'aménagement sur le chemin de l'école et les revendications des parents. Une documentation sur la modération de la circulation renseigne les parents. Les autorités communales sont aussi invitées.

## Exemples et adresses utiles

Amener votre enfant à l'école à pied ou en voiture ? La qualité de l'air vous en sera reconnaissante :  
[www.commuterchallenge.ca/francais/pollution.cfm](http://www.commuterchallenge.ca/francais/pollution.cfm)



## FAQ: Foire Aux Questions

*Quels sont les étapes essentielles à suivre afin de bien organiser un événement ?*

Une liste complète est disponible sur le site ATE [www.ate.ch](http://www.ate.ch) → zones à vite-  
se limitée → mesures → information et sensibilisation.



## Les jeunes s'engagent



Les jeunes peuvent organiser une manifestation et s'y déguiser en «hommes-sandwich», afin de transmettre un message à l'opinion publique ou aux autorités. Ils peuvent également monter un stand d'information.

Photo: J-Ph Daulte



- Organiser un apéritif à l'école: c'est une occasion agréable pour faire de nouvelles connaissances et élargir ces contacts.
- Animer durant un samedi matin ou un mercredi après-midi les routes aux alentours de l'école.
- Proposer un débat public.
- Proposer la projection publique d'un film, d'un diaporama, d'une pièce de théâtre ou d'un spectacle d'ombres chinoises.
- Proposer une visite sur place avec les responsables concernés.
- Proposer un forum de discussion sur un site Internet (de l'école, de la commune ou du canton).
- Organiser des concours sur différents thèmes: le chemin de l'école, école et environnement, etc.

Dans le but de regrouper quelques activités énumérées ci-dessus, vous pouvez les intégrer dans une semaine de la sécurité routière.

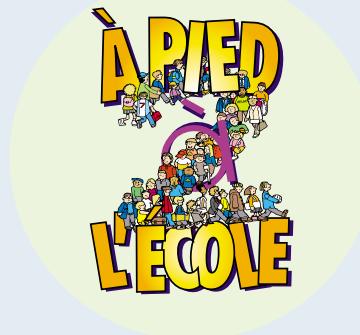
## Bénéfices annexes

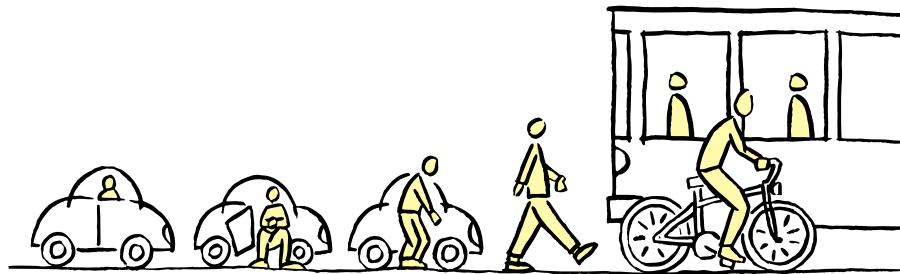
De telles actions peuvent aussi se justifier par des effets positifs dans d'autres domaines. En encourageant le déplacement à pied, on intervient sur la qualité de l'air (moins d'émissions nocives par les voitures) et sur la santé des écoliers qui découvrent, entre autres, le plaisir de la marche et du vélo.

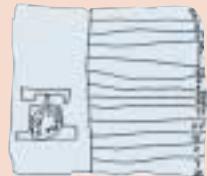
## Description des activités existantes

Titre:	<b>L'enfant et la voiture géante</b>
Description :	La voiture géante permet à l'échelle des adultes d'apercevoir une voiture comme la voit un petit enfant. L'expo «L'enfant et la voiture», constituée de dix panneaux recto-verso, accompagne la voiture géante et permet d'informer et de sensibiliser les parents d'élèves au danger que la voiture représente pour l'enfant. Cette action propose aussi un concours «L'enfant et la circulation».
Objectif:	Rendre les adultes attentifs à la vision restreinte des enfants sur la route.
Age conseillé:	école primaire
Contact:	ATE
Document:	L'enfant et la voiture géante, manuel (A4), ATE, téléchargeable sur <a href="http://www.ate.ch">www.ate.ch</a>



	<p><b>Titre:</b> <b>La journée internationale «A pied à l'école»</b>  <b>Description:</b> Par un appel, inciter le maximum d'élèves à se rendre à l'école à pied accompagnés de leurs parents.  <b>Objectif:</b> La journée internationale est un événement qui souligne, à l'échelle internationale, les questions relatives aux enfants piétons et qui offre aux écoles des pays participants un réseau de grande envergure. L'idée est de sensibiliser le plus grand nombre de personnes aux enjeux de la sécurité sur le chemin de l'école, aux bienfaits de la marche à pied, à la prise de conscience des dangers routiers et à l'apprentissage des comportements adéquats, à la réduction des bouchons et à l'amélioration de la qualité de l'air.  <b>Age conseillé:</b> école primaire  <b>Contact:</b> <a href="http://www.ate.ch">www.ate.ch</a> (Suisse) <a href="http://www.iwalktoschool.org">www.iwalktoschool.org</a>, <a href="http://www.saferoutestoschools.org.uk">www.saferoutestoschools.org.uk</a> (Royaume-Uni), <a href="http://www.gofor-green.ca">www.gofor-green.ca</a> et <a href="http://www.vertlaction.ca/marchonsverslecole/home_f.html">www.vertlaction.ca/marchonsverslecole/home_f.html</a> (Canada).</p>	<p><b>Titre :</b> <b>Autobus pédestre – Pédibus</b>  <b>Description :</b> Les élèves sont accompagnés à l'école à pied par un adulte qui suit un parcours défini auparavant. Le convoi «ramasse» d'autres enfants à des arrêts et à des horaires fixes.  <b>Objectif :</b> Redécouvrir le plaisir d'aller à pied à l'école en toute sécurité. L'autobus pédestre prépare l'enfant à sa prochaine autonomie.  <b>Age conseillé :</b> école enfantine et primaire  <b>Contact :</b> <a href="http://www.ate.ch">www.ate.ch</a> et <a href="http://www.gapp.ch">www.gapp.ch</a> (parents d'élèves)  <b>Document :</b> Autobus pédestre, brochure (A5), 2002.</p>	<p><b>Titre:</b> <b>Journée internationale «En ville sans ma voiture» (22 septembre)</b>  <b>Description:</b> Diverses activités proposent des alternatives aux déplacements en voiture au centre ville.</p>
<p><b>Objectif:</b> Cette journée est l'occasion de sensibiliser le public et les autorités sur les problèmes engendrés par le trafic en ville et les déplacements en voiture sur courte distance, souvent inutiles.  <b>Age conseillé:</b> tout âge  <b>Contact:</b> <a href="http://www.22september.org">www.22september.org</a></p>	<p><b>Titre:</b> <b>La semaine européenne de la mobilité</b>  <b>Description:</b> La première Semaine européenne de la mobilité a été organisée en 2002 sous l'égide de la Commission européenne (Direction Générale de l'Environnement). Des activités en lien avec la mobilité durable sont proposées dans plus de 300 villes européennes.</p>	<p><b>Objectif:</b> Etendre à une semaine entière les actions de sensibilisation aux dégâts occasionnés à l'environnement et à la qualité de vie par la mobilité actuelle. Mettre l'accent sur l'engagement local en faveur des politiques durables de mobilité urbaine.</p>	<p><b>Age conseillé:</b> tout âge  <b>Contact:</b> <a href="http://www.mobilityweek-europe.org">www.mobilityweek-europe.org</a></p>
<p><b>Titre:</b> <b>Le «Jour V» à Montréal</b>  <b>Description:</b> Une journée entièrement dédiée aux déplacements à vélo  <b>Objectif:</b> Promouvoir les déplacements à vélo  <b>Age conseillé:</b> tout âge  <b>Contact :</b> <a href="http://www.velo.qc.ca">www.velo.qc.ca</a></p>			





## Exemples et adresses utiles

Chapitre «Intervention» du Guide de l'ATE «Zones à vitesse limitée», téléchargeable sur [www.ate.ch](http://www.ate.ch) (dossier transports → sécurité routière → zones à vitesse limitée).

## FAQ: Foire Aux Questions

*Quel est le délai pour une pétition ?  
Combien de signatures faut-il récolter ?*

Pour une pétition, il n'existe pas de délai pour la récolte de signatures, pas plus qu'un nombre minimum de signatures. Alternativement, il est admis de déposer une pétition d'association(s) munie de la seule signature de la/du responsable.

*Quels types de médias contacter ?  
Plutôt les médias régionaux.*



## Les jeunes s'engagent

- Les jeunes concernés par des problèmes de sécurité routière peuvent aussi s'engager à ce stade du processus et récolter des signatures pour la pétition.
- Activités variées sur le site [www.allerverslecole.net](http://www.allerverslecole.net), réseau européen de classes qui s'intéressent à l'écomobilité scolaire.

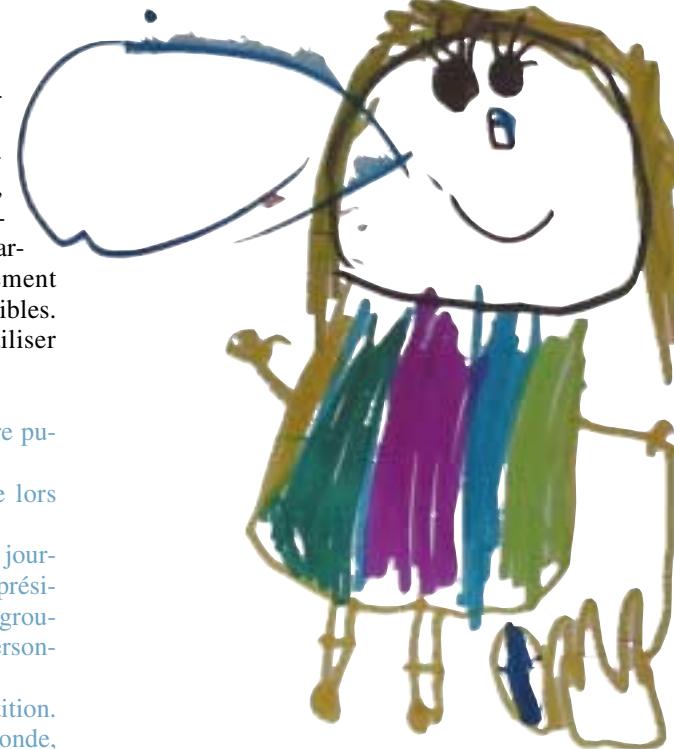


## Echanger les informations

Tout au long de la démarche, il est très important de communiquer ses intentions et ses actions à plusieurs publics. Le choix du public-cible est primordial. Pour les parents d'élèves, qui se préoccupent de la sécurité de leur(s) enfant(s) sur la voie publique, les décideurs, en particulier les autorités communales (éventuellement cantonales), sont les plus importants publics-cibles. Pour leur transmettre un message, on peut utiliser des relais (par exemple, la presse locale).

*Les démarches intéressantes pour faire connaître publiquement ses intentions sont les suivantes:*

- la diffusion d'un communiqué de presse lors d'une action spécifique;
- l'envoi d'une lettre à la commune ou à un journal; cette lettre doit être signée par le/la président/e de l'APE ou par le responsable du groupe de parents (ne jamais signer à titre personnel);
- la récolte de signatures à l'aide d'une pétition. Une pétition peut être signée par tout le monde, même par les étrangers et les jeunes concernés ! Elle peut vite donner de l'importance aux intentions si un grand nombre de signatures sont récoltées dans un délai très court.



## Les journaux: miroirs de nos actions

On veillera à privilégier le contact avec les journaux, afin de bénéficier d'un bon écho médiatique. Voici quelques exemples:

- envoyer le dossier à la presse;
- faire rédiger un communiqué de presse;
- convoquer éventuellement une conférence de presse;
- contacter un journaliste régional.



## Prévention

L'objectif de la prévention est de modifier à terme les conduites préjudiciables aux intérêts, individuels et collectifs, des usagers de la route. Pour espérer une telle modification, toute mesure de prévention doit promouvoir les comportements adaptés à la présence d'enfants. A cet effet, des actions sont menées par des groupements privés et par les autorités dans l'environnement immédiat des lieux d'habitation. Il incombe aux associations d'habitants et de parents de contacter ces divers organismes afin d'intensifier ces actions !

La sécurité des enfants dans la circulation routière vise en premier à éviter les accidents et à réduire les dangers. On retiendra tout particulièrement ces deux approches :

- une éducation routière pour les enfants, continue et dispensée par des policiers sur le terrain;
- une éducation routière des adultes conciliant la persuasion et le contrôle.

### L'éducation des enfants

L'éducation routière des enfants, toute limitée qu'elle soit par l'inadaptation naturelle des enfants aux règles de la circulation, peut cependant donner des résultats sous certaines conditions. Selon une étude menée à Lausanne par le Dr Olivier Reinberg, du Centre hospitalier universitaire vaudois, l'efficacité des cours d'éducation routière est déterminée par plusieurs facteurs : le comportement des enfants sera plus adéquat après un cours dispensé par un représentant de la police que si un instituteur s'en charge lui-

même. Le policier est totalement assimilé au monde de la circulation et ses consignes ont un meilleur impact auprès des écoliers si elles sont transmises alternativement, en classe et dans la rue. L'enfant, comme l'adulte mémorise en effet moins les notions abstraites que l'expérience directe.

Deuxième facteur d'efficacité, l'enseignement continu est nécessaire pour éviter que les informations apportées ne se dissipent avec le temps. Cette manière de faire est particulièrement efficace avec les jeunes enfants.

*La brigade d'éducation et de prévention a été invitée à participer à la Journée internationale «à pied à l'école»*



## L'éducation des adultes

Le comportement des enfants dans la circulation routière peut changer progressivement et durablement si les adultes reçoivent une information répétée sur les particularités de l'enfant usager de la circulation. Rares sont encore les conducteurs qui se rendent compte des limites naturelles de l'enfant à se conformer à des règles conçues et assimilables par et pour les seuls adultes. L'éducation routière à ce niveau-là consiste en une information continue combinée, d'une part, à un rappel constant du devoir de responsabilité et, d'autre part, à un comportement adéquat, sanctionné par des contrôles rigoureux, pédagogiques et réguliers de la police.



*La sensibilisation des adultes à la sécurité sur le chemin de l'école peut être reprise sur différents supports, ici sur un disque de stationnement.*

## Les mesures de réglementation

Promouvoir des comportements favorables à la sécurité routière de tous les usagers ne se suffit pas des seules mesures d'informations préventives. Les résistances aux changements et les habitudes enracinées ont raison, à terme, des campagnes de prévention. Il faut donc faire appel à la réglementation et à ses dispositifs de contraintes juridiques. Il arrive souvent que les textes de loi et autres règlements soient mal compris, ou méconnus, voire oubliés, et donc peu appliqués. Aux contrôles administratifs nécessaires s'ajouteront les efforts d'information pour aider les usagers à mieux comprendre les enjeux des règles du «jeu routier» et l'intérêt qu'il y a à respecter les normes en vigueur. Si les textes de loi étaient respectés, la sécurité s'en trouverait nettement améliorée!

## Trois articles de loi fondamentaux

• **Article 31 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR):** le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence.

• **Article 4, 3<sup>e</sup> al. de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR):** il (le conducteur) doit réduire sa vitesse et s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords.

• **Article 41, al. 1 et 1bis de l'OCR:**  
1 Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1m 50 pour les piétons.  
1bis Le parage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément. A défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers; un espace d'au moins 1m 50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai.



## Exemples et adresses utiles

Bureau suisse de prévention  
des accidents bpa  
Laupenstrasse 11  
3001 Berne  
031 390 22 22  
info@bpa.ch, www.bpa.ch

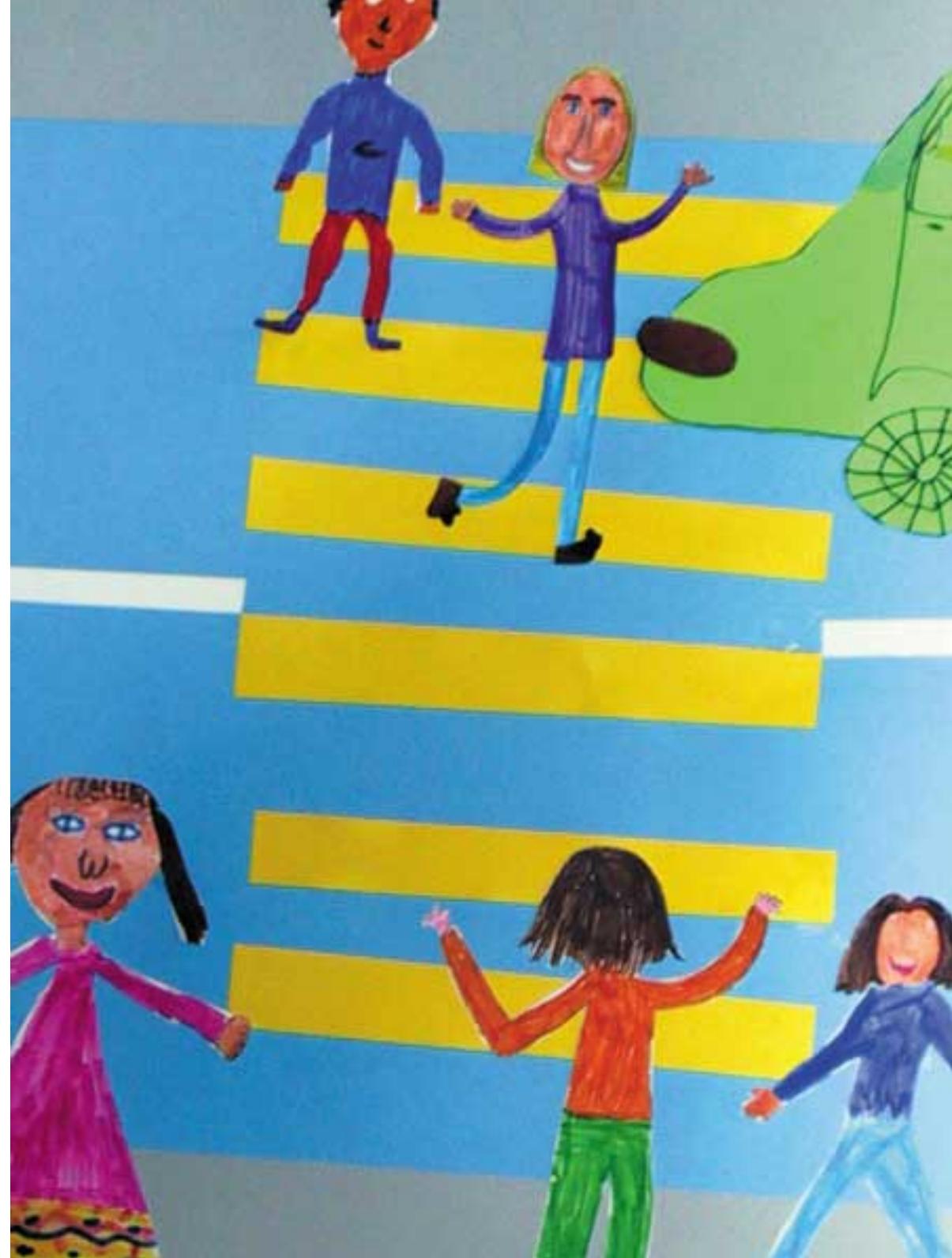
## FAQ: Foire Aux Questions

*Que faut-il dire à nos enfants ?*  
L'ATE défend la philosophie de la responsabilisation des enfants, c'est-à-dire que les enfants doivent, si possible, pouvoir se rendre seuls à l'école. Le gain d'autonomie doit se faire progressivement. L'autonomie complète peut être atteinte seulement à partir d'une certaine âge. Des actions tel que le Pédiibus (v. description au chapitre 6) sont de bons moyens pour rendre attentifs les petits enfants aux caractéristiques de ce trajet et aux dangers qui les attendent.

Le dépliant «Le chemin de l'école: une aventure» donne des conseils pratiques aux parents d'élèves nouvellement scolarisés.



*Dès que des réalisations sont effectuées ou lorsque des mesures sont prises, il est important de communiquer sa satisfaction et son avis à la commune et même à la population.*



# La phase finale: assurer le suivi et évaluer



## Le suivi avec les autorités

Une fois le dossier déposé, tout n'est pas encore gagné. Il faut s'assurer que les propositions soient effectivement réalisées. Plusieurs actions peuvent faire avancer les choses:

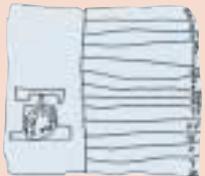
- demander un calendrier des réalisations envisagées;
- relancer, plusieurs fois si nécessaire, les autorités ou les services concernés;
- tenir les membres de l'association informés des démarches, de même que les associations et intéressés qui soutiennent la démarche (ATE, Rue de l'Avenir, association de quartier, fédération d'association de parents, police, député(e)s, élus de la commune, etc.);
- ne pas hésiter à contacter directement les services ou bureaux mandatés pour la réalisation, s'ils ne se manifestent pas d'eux-mêmes;
- soigner les rapports avec les autorités. Ne pas se contenter de critiquer, mais également remercier.

Une fois les aménagements terminés, il est conseillé d'inciter la commune à effectuer des contrôles de vitesse, afin de s'assurer de l'adéquation des mesures et des aménagements mis en place.

A noter que la nouvelle ordonnance sur les zones à vitesse limitée impose un contrôle à posteriori.

*Radar info devant l'école de Perly (GE).*





## Exemples et adresses utiles

Suivi des enquêtes publiques: reproduites sur la feuille d'avis officielle ou sur les sites Internet des divers cantons.

Portique zone 30  
(voir photo ci-contre)  
Location auprès de l'ATE

## FAQ : Foire Aux Questions

*Comment faire avancer le dossier ?*  
L'important est de rester très actifs.  
Téléphoner assez régulièrement au fonctionnaire responsable du dossier.  
Il ne faut pas craindre de déranger.

*La commune a-t-elle le devoir de faire des contrôles de vitesse ?*

Ça dépend. Si une nouvelle zone à vitesse limitée est introduite, un contrôle à posteriori est obligatoire. Dans les autres cas, le groupe porteur doit prendre l'initiative et proposer à la commune d'installer un radar là où, par exemple, des points noirs sont repérés.



## 10 Donner son avis et son appréciation

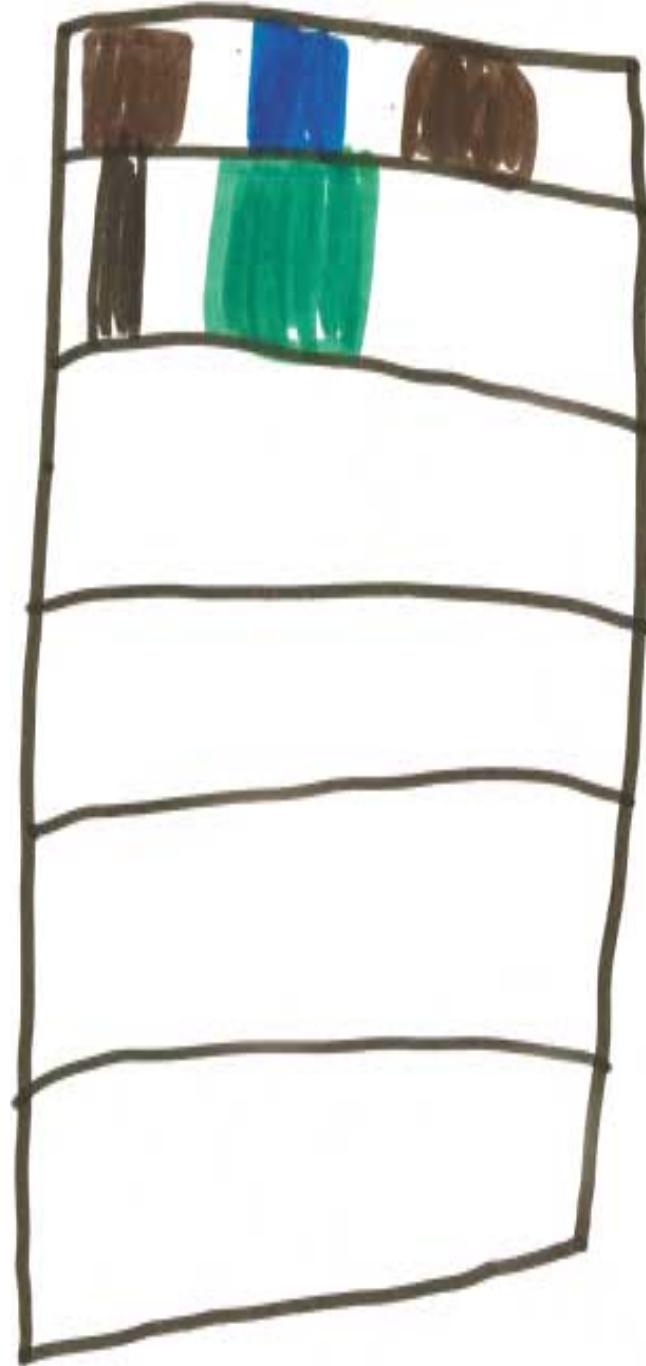
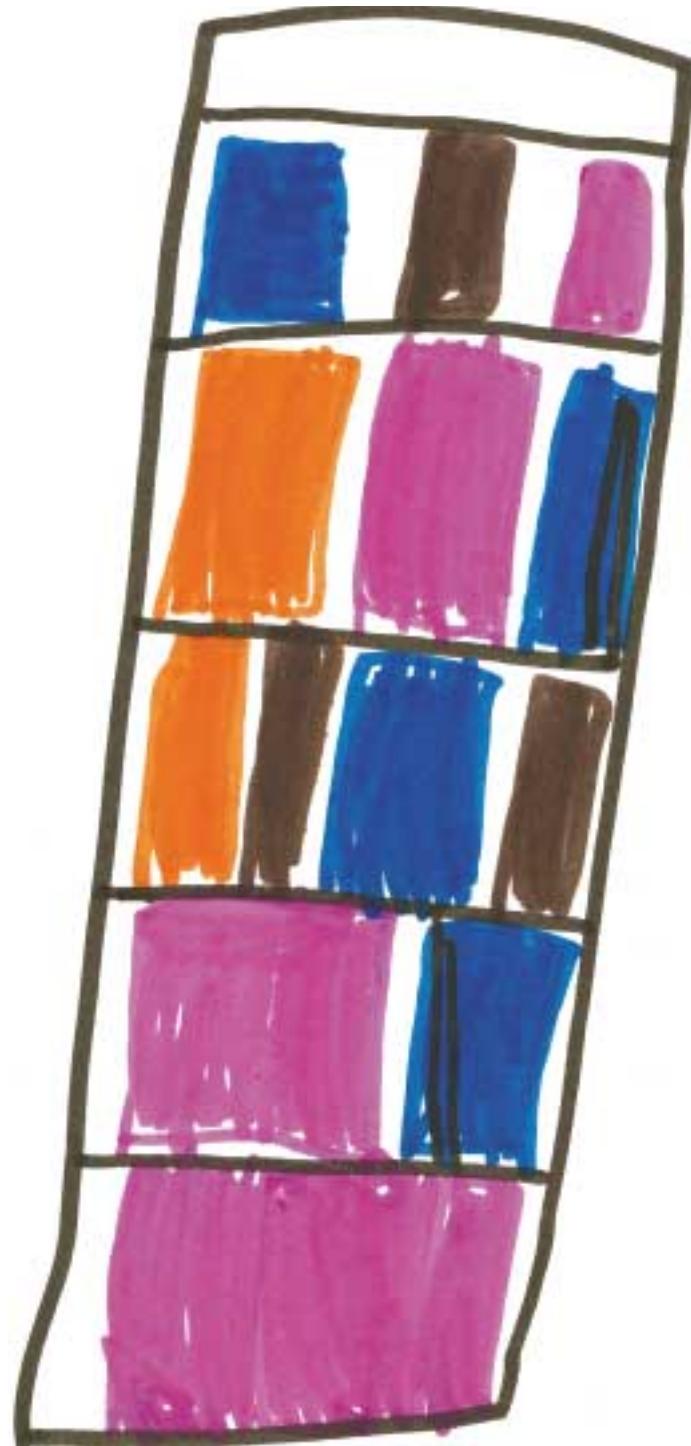
Dès que des réalisations sont effectuées ou lorsque des mesures sont prises, il est important de communiquer sa satisfaction ou son mécontentement à la commune et même à la population. Il faut donc proposer une rencontre avec tous les participants à la démarche, afin de pouvoir entamer une appréciation commune et enfin faire publier celle-ci sous forme de lettre de lecteur ou d'article dans la presse régionale.

(page ci-contre)  
*La présidente de l'APE-Allobroges remercie la Ville de Genève pour avoir mis en place une zone 30 devant l'école.*



*Incroyable mais vrai! La commune de Carouge (GE) a exclu le pourtour de l'école de la zone 30 ...*





# Bibliographie et publications...

## ...disponibles à l'ATE

(liste complète des documents et du matériel consultable sur le site [www.ate.ch](http://www.ate.ch) où les commandes peuvent également être transmises)

- **Le chemin de l'école: une aventure.** Brochure (A4), 2002, 3<sup>e</sup> édition
- **Quand Zig et Zag se rencontrent sur un passage piétons.** Brochure (A5), 1999
- **Comptez sur les enfants pour vous faire des surprises.** Affiche (format R4 mondial)
- **Mieux vaut s'arrêter avant qu'après.** Affiche (format R4 mondial)
- **Des rues où grandir.** Des experts s'expriment sur l'influence de l'environnement et de la sécurité routière sur le développement de l'enfant. ATE, 1997, 19pp.
- **Le Temps des rues.** Ouvrage toujours d'actualité, présente des centaines d'exemples de modération de la circulation en Suisse et à l'étranger. IREC, 1990, 112pp. (*Fr. 12.- + port*).

## ...disponibles au bpa

- Feuilles didactiques pour tout âge, disponibles sous [www.safetytool.ch/safetytool\\_f](http://www.safetytool.ch/safetytool_f)
- **...ça, nous pouvons aussi le faire.** Situations quotidiennes des élèves des classes enfantines et primaires dans le trafic. Conseil suisse de la sécurité routière, 1999, vidéo, 12 min.

- **Au coin de la rue – l'enfant piéton.** «...Les enfants voient la ville à leur manière... Ils doivent progressivement apprendre et comprendre cet univers qui n'est pas conçu à leur échelle. 98% des accidents d'enfants piétons se produisent en ville...». Fondation MAIF, F-Niort, 1993, vidéo, 15 min.
- **Sécurité sur le chemin de l'école.** 1995, 75 pp.
- **Attends, regarde, écoute!** Réunit deux chansons originales de Jacky Lagger et une compilation de trois chansons réalisées en Suisse romande sur ce sujet. Le CD contient également les 5 versions instrumentales, ce qui permet aux enfants de chanter seuls, soutenus par la musique. Un livret illustré de 16 pages contient les paroles et la partition de chaque chanson. Pour les 6-11 ans, un CD pour apprendre à traverser la route. Juin 2001
- Dépliants: «Sécurité sur le chemin de l'école», «Bus scolaire-sécurité sur le chemin de l'école», «En auto à l'école», «Patrouilleurs scolaires et adultes»

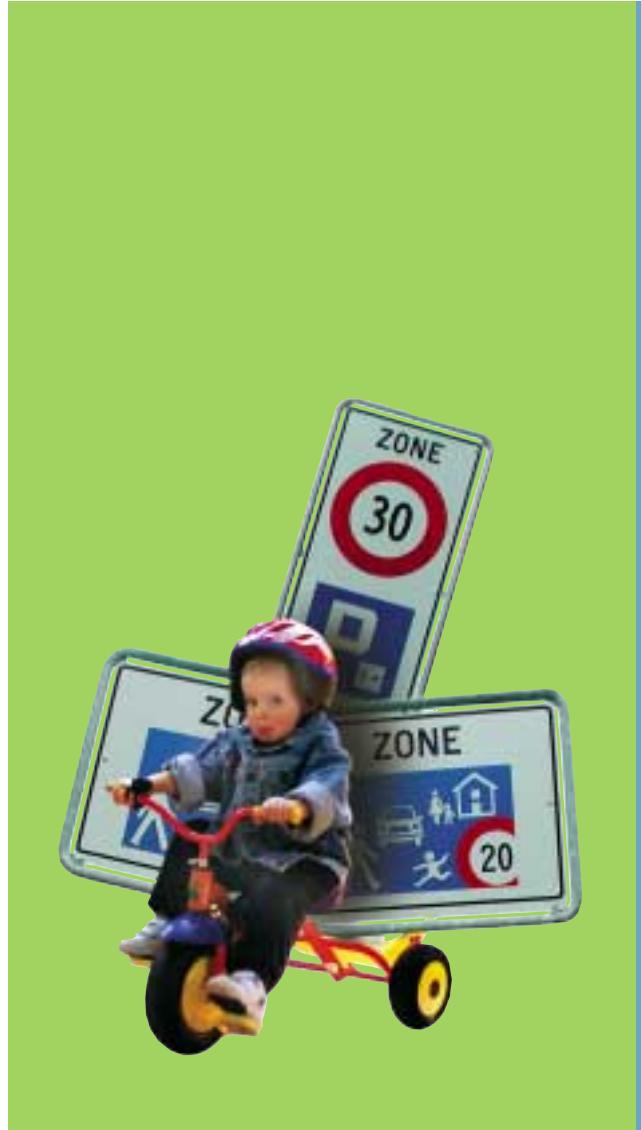
## Autres

- **Villes d'enfants, villes d'avenir.** Commission européenne, Direction générale de l'environnement, 2002, 59 pp. Peut être téléchargé gratuitement à l'adresse électronique [http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/ kids\\_on\\_the\\_move\\_fr.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_fr.pdf)

- **Le Pédibus.** Une histoire toute simple et deux chansons pour sensibiliser les petits et les grands aux dangers de la circulation et les inciter à adopter la bonne conduite... LEP Loisirs et Pédagogie SA, CD rom, 2001
- **Plan de déplacements vers l'école et écomobilité scolaire.** Prévention routière et ADEME, Paris 2003, 12 pages, téléchargeable sur le site de l'ATE ([www.ate.ch](http://www.ate.ch))

## Outils pédagogiques

- **La mobilité – L'aventure de l'homme mobile.** Canton de Genève
- **Les p'tits routards.** Un moyen d'éducation routière élaboré selon les principes de la pédagogie par projet, décrivant les trois niveaux d'apprentissage traditionnellement distincts : savoir, savoir-faire et savoir-être. Divisé en trois modules : Max, le piéton ; Sarah, la cycliste et Yo, le responsable. Editions scolaires du canton de Berne
- **Bonne chance!** Jardins d'enfants, matériel du maître, 4 tableaux en couleur, commentaire pour l'enseignant. Editions scolaires du canton de Berne
- **Toi et la route I et II.** Documents pour le maître et l'élève, 1<sup>re</sup> à 2<sup>e</sup> année. Editions scolaires du canton de Berne



# **Introduire les zones de rencontre et les zones 30: un jeu d'enfant**

**[www.ate.ch](http://www.ate.ch)**

**(rubrique Dossiers Transports>  
Sécurité routière>  
Zones à vitesse limitée)**

**Notre guide pratique sur Internet  
vous montre comment procéder.**





# La sécurité sur le chemin de l'école en dix points

## 1 Se mobiliser

Constituer un groupe ou une association de parents.  
Ne pas agir seul.

## 2 Reconnaître les problèmes

Bien s'informer afin de bien argumenter.

## 3 Etre à l'écoute des parents

Elaborer un questionnaire simple destiné aux parents  
et distribué par l'intermédiaire des enseignants/tes.

## 4 La synthèse des questionnaires

Analyser les questionnaires retournés.  
Reporter sur un plan les principaux points noirs.

## 5 Des propositions concrètes pour la commune

A l'aide de professionnels, constituer un dossier pour la commune  
avec des propositions concrètes d'aménagements.

## 6 Sensibilisation et mesures socioculturelles

Diffuser ses idées grâce à des activités publiques.

## 7 Echanger les informations

Prévoir une diffusion médiatique.

## 8 Prévention utile

Soutenir une prévention active auprès des enfants et des adultes.

## 9 Le suivi avec les autorités

Garder un œil ouvert aux stades de la réalisation.

## 10 Donner son avis et son appréciation

Une fois les travaux réalisés, exprimer publiquement son opinion.

