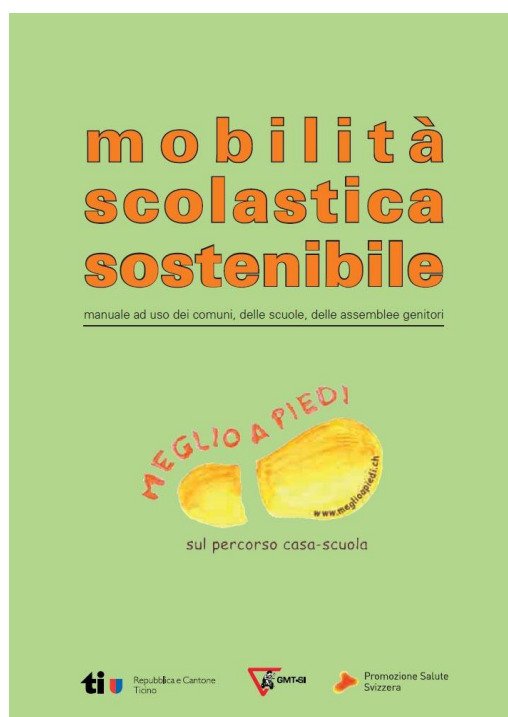


Cas pratique
«MEGLIO A PIEDI» –
PLANS DE MOBILITÉ SCOLAIRE
AU TESSIN



30.11.2011

Aperçu



Scendi e Vivi (Descendre [de voiture] et vivre): des arrêts pour monter et descendre sont prévus à une distance raisonnable de l'école. De là, les enfants se rendent à pied à l'école. (Source: mobilità scolastica sostenibile)

Dans toutes les régions suisses, la sécurité des enfants sur le chemin de l'école est l'une des préoccupations majeures des parents qui ont de plus en plus tendance à accompagner leurs enfants en voiture, les restreignant ainsi inutilement dans leur liberté de mouvement. Ce phénomène est particulièrement frappant dans le canton du Tessin où le pourcentage des enfants emmenés à l'école en voiture peut atteindre 50%. Les «parents taxis» compromettent ainsi la sécurité d'autres enfants en effectuant des manœuvres parfois dangereuses sur le trajet scolaire et surtout dans le périmètre de l'école. Face à ce danger accru, les parents considèrent que le chemin de l'école est peu sûr et sont alors toujours plus nombreux à emmener leurs enfants à l'école en voiture. Pour mettre fin à ce cercle vicieux, un plan de mobilité scolaire, «Piano di Mobilità Scolastica» (PMS), a été conçu en 2010 dans le cadre du projet cantonal «Meglio a piedi sul percorso casa-scuola» (lancé en 2004).

Un «Piano di Mobilità Scolastica» est élaboré dans la commune par un groupe de travail. Celui-ci est coordonné par des experts formés à cet effet et mandatés dans le cadre du projet «Meglio a piedi» et au sein duquel tous les acteurs impliqués dans la mobilité scolaire sont représentés: conseillers municipaux, directeurs d'école, enseignants, parents, délégués du bpa, représentants de la police et, bien entendu, les enfants eux-mêmes. Après une analyse détaillée de la situation et une visite sur place, des mesures à la fois structurelles (modération du trafic, agencement de l'espace routier) et visant à influencer le comportement en matière de transports (éducation routière et campagnes de sensibilisation) sont élaborées. Naît alors un projet commun de planification basé sur le

partenariat, en mesure d'aborder les problèmes générés par la mobilité scolaire et d'identifier les conditions préalables d'un réseau piétonnier et cyclable communal, profitable notamment aux usagers de la route les plus vulnérables.

Vaste instrument de planification basé sur une démarche méthodique, le «Piano di Mobilità Scolastica» mise sur la participation, intègre des éléments novateurs comme la promotion de la santé et met en particulier l'accent, parallèlement aux mesures de communication (éducation routière et sensibilisation par le biais d'actions), sur la nécessité de prendre des mesures structurelles pour garantir la sécurité des élèves sur le chemin de l'école. Depuis la présentation officielle en octobre 2010 des «Piani di Mobilità Scolastica», 26 communes comptant environ 55 écoles (maternelles, primaires et secondaires) ont déjà adhéré au projet. Les plans de mobilité scolaire se sont traduits par une réduction du trafic automobile autour des écoles, un fait notamment imputable à la réduction des «mamans taxis», mais aussi à la réalisation de premiers projets infrastructurels au profit d'un réseau de chemins piétonniers et de pistes cyclables sûr dans son ensemble.

Exemple de Capriasca

Le projet pilote Capriasca a été conçu par le «Gruppo Convivenza Traffico» de Capriasca qui a commencé à sensibiliser la population en 2002, puis joué un rôle clé dans la suite du processus. La centralisation de l'école dans un nouveau bâtiment près de l'ancienne caserne impliquant d'élaborer un nouveau concept en matière de mobilité scolaire, l'idée d'une «Isola felice» (île du bonheur) est alors née. Les conditions préalables et éléments essentiels du projet étaient les suivants:

- Une part relativement importante d'élèves (40%) pouvait se rendre à pied à l'école.
- La sensibilisation des élèves et des parents a joué un rôle central dès le départ.
- Volonté de renforcer la sécurité de la mobilité scolaire: les endroits dangereux ont fait l'objet d'une attention particulière et ont été surveillés par des patrouilleurs scolaires afin de permettre aux enfants d'effectuer le reste du chemin de l'école de manière autonome.
- La zone étant déjà auparavant en partie exempte de trafic, il était alors logique de cimenter cet état de fait. Aucun véhicule ne peut s'en approcher («Isola felice») dans un périmètre de 50 à 100 m de l'école.
- Ceux qui ne pouvaient pas se rendre à pied à l'école compte tenu de la distance ont dû accepter d'effectuer à pied la dernière étape à partir d'un parking (arrêt «Scendi e Vivi»).
- La commune a veillé à ce que des trajets scolaires sûrs soient mis en place aux alentours en combinant valorisation des chemins piétonniers existants et modernisation écologique et architecturale de l'ensemble du nouveau périmètre de l'école.

Le plan de mobilité scolaire a été l'occasion d'élaborer un nouveau concept de chemin piétonnier à Capriasca, avec l'ancienne caserne et la nouvelle école en point de mire, autour desquelles les itinéraires sécurisés en

forme d'étoile font jonction. Les arrêts «Scendi e Vivi» réservés aux bus scolaires et aux «parents taxis» sont situés à une distance de 100 à 500 m. À partir de là, les élèves font le reste du trajet à pied jusqu'à l'école.

Exemple de Cadenazzo

Lors d'un sondage effectué avant le lancement du projet, 53% des personnes interrogées ont déclaré se rendre principalement à pied à l'école. Les 47% restants ont indiqué effectuer en voiture le trajet scolaire. La comparaison de ces données à celles concernant la distance du trajet scolaire montre que même les enfants qui ont moins d'un kilomètre à parcourir pour se rendre à l'école ne vont pas tous à pied.

L'analyse du sentiment de sécurité a révélé que pour une majorité de parents le chemin de l'école était considéré comme peu sûr, voire dangereux. Étant difficile de changer les comportements en matière de mobilité tant que ce point de vue persiste, l'accent a donc porté sur le renforcement du sentiment subjectif de sécurité passant par les principaux éléments suivants:

- Des patrouilleurs scolaires («Occhi Vigili») ont été placés aux points névralgiques
- Mise en place d'une signalisation des itinéraires scolaires
- Élaboration d'un prospectus avec plan local et indication des chemins piétonniers sûrs
- Instructions routières dispensées par la police à l'école

Grâce à ces mesures, le nombre d'enfants à se rendre à l'école à pied en toute sécurité et de manière autonome a augmenté dans un délai relativement court.

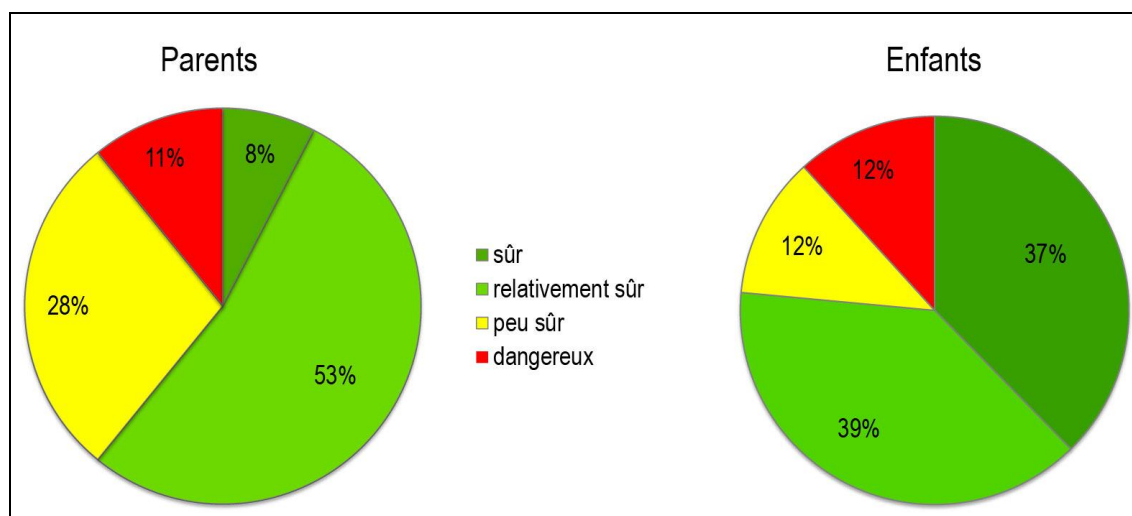
Exemple de Caslano

Le PMS de Caslano comporte les éléments suivants:

- Éducation routière des élèves pour les inciter à se déplacer aussi bien à vélo qu'à pied
- Sensibilisation des familles
- Association de différents groupes de population pour exercer une surveillance («Spazio Amico», un réseau de commerçants qui signalent par un badge/autocollant leur prédisposition à aider les enfants en cas de difficultés)
- Renforcement de la sécurité dans les rues à proximité de l'école
- Sécurisation du parking de l'école
- Définition systématique d'une «boucle» qui englobe à la fois les deux écoles existantes et celles qui sont prévues
- Mise en place d'arrêts «Scendi e Vivi»

Dans le cadre de l'extension du projet, la mise en place d'un «bicibus» et de patrouilleurs scolaires (Occhi Vigili) est envisagée.

Description



*Le chemin de l'école est considéré comme plus dangereux par les parents que par les enfants eux-mêmes.
(Source: Piano di mobilità scolastica - Istituto scolastico di Caslano)*

Contexte

La sécurité du trajet scolaire est un thème actuel dans de nombreuses communes suisses. Se souciant du bien-être de leurs enfants, les parents exigent des autorités des mesures visant à accroître la sécurité. La mise en œuvre de mesures structurelles est importante au même titre que la sensibilisation des enfants, mais aussi des autres usagers de la route.

Les «parents taxis» constituent un facteur croissant: les parents conduisent leurs enfants à l'école, intensifiant ainsi le trafic sur le trajet scolaire. Plus le nombre de véhicules à circuler sur le chemin de l'école est important, plus les risques liés aux accidents augmentent. Conséquence: les parents sont encore plus nombreux à conduire leurs enfants à l'école. Le cercle vicieux est en place.

Les différences régionales en la matière sont grandes: alors qu'en Suisse alémanique tout juste 18% des personnes interrogées indiquent se rendre en voiture à l'école plusieurs fois par mois ou plusieurs fois par semaine, elles sont 34% en Suisse romande, voire 44% au Tessin.

Toute commune souhaitant s'engager pour des chemins scolaires plus sûrs et pour que les enfants se rendent à l'école à pied ou à vélo doit élaborer et mettre en œuvre un concept à plusieurs niveaux en collaboration avec l'ensemble des groupes cibles concernés.

Dans la région germanophone, les principaux projets sont les suivants:

- «Auf Augenhöhe 1.20 m» (Hauteur des yeux: 1,20 m): à Bâle, on a mis l'accent sur le changement de perspective auquel les adultes doivent se soumettre pour voir le monde du point de vue des enfants. De ce concept est né un guide avec de nombreux conseils et des propositions concrètes pour un développement des espaces publics et privés adaptés aux enfants. On y trouve également des suggestions en matière de conception, d'exécution et d'exploitation des espaces et de situations adaptés aux enfants dans les quartiers résidentiels.
- Schaan «kindersicher»: des initiatives efficaces auprès du public combinées à des mesures structurelles ont permis de rendre plus sûrs les chemins de l'école et de réduire de manière déterminante le nombre de «parents taxis».
- «Zu Fuss zur Schule» (À l'école à pied): dans le cadre de cette vaste campagne, l'ATE organise notamment la semaine d'action «walk to school» qui a pour but d'inciter le plus grand nombre possible d'élèves à se rendre à pied à l'école ou au jardin d'enfants pendant une semaine.
- «Pédibus»: la promotion du pédibus très répandu en Suisse romande (environ 220 lignes) est également assurée depuis quelques années en Suisse alémanique par l'Association Transports et Environnement en vue de réduire le nombre de «parents taxis».
- Canton de Soleure: un prospectus en six langues de la police cantonale explique pourquoi les «parents taxis» sont contre-productifs. En début d'année scolaire, tous les directeurs d'école du canton ont reçu un DVD, publié par l'ATE, comportant des présentations et courts métrages et servant de documentation lors des réunions parentales.

Au Tessin, le projet «Meglio a Piedi sul percorso casa-scuola» a été lancé et coordonné par le «Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana GMT-SI» en 2004. En collaboration avec des communes pilotes, un nouvel instrument a progressivement été élaboré, le «Piano di Mobilità Scolastica», dont les principes sont résumés dans le manuel «Mobilità Scolastica Sostenibile». Entre-temps, l'élaboration des «Piani di Mobilità Scolastica» est un projet cantonal soutenu par divers services et organes administratifs cantonaux. Le fait que le Fonds de loterie apporte son soutien financier aux «Piani di Mobilità Scolastica» est une motivation importante aux yeux des communes.

Offre

Un «Piano di Mobilità Scolastica» comporte différents éléments qui peuvent également être mis en œuvre séparément. Citons à cet égard la «Isola felice» (Île du bonheur) associée aux arrêts «Scendi e Vivi» (Descendre et vivre) et dans le cadre de laquelle le trafic motorisé est interdit ou limité dans un périmètre de 300 à 500 m autour de l'école. Des arrêts réservés aux «parents taxis», qui ne peuvent pas entrer dans cette zone, permettent aux enfants de monter et descendre. De là, ils peuvent ensuite se rendre en toute sécurité à pied à l'école.

Les points essentiels du «Piano di Mobilità Scolastica» (présenté dans le manuel «Mobilità Scolastica Sostenibile» publié sur le site Internet www.meglioapiedi.ch) sont les suivants:

- Association d'un groupe d'encadrement disposant d'une large assise
- Démarche méthodique progressive
- «Isola felice» (Île du bonheur): le trafic motorisé est interdit ou limité dans un périmètre de 300 à 500 m autour de l'école.
- «Arrêts Scendi e Vivi» (Descendre [de voiture] et vivre): des arrêts pour monter et descendre sont prévus à une distance raisonnable de l'école. De là, les enfants peuvent ensuite se rendre à pied à l'école.
- «Occhi Vigili» (Yeux vigilants/attentifs): des parents et autres adultes instruits à cet effet surveillent les points névralgiques (patrouilleurs scolaires).
- «Spazio Amico» (Espace amical/bienveillant): réseau de commerçants qui signalent par un badge/autocollant leur prédisposition à aider les enfants en cas de difficultés quand ils se rendent à l'école.
- «Ammonizioni Multe morali» (Amende morale): les enfants posent à titre d'avertissement une carte sous les essuie-glaces des véhicules stationnés sur des espaces piétonniers.
- «Condivisione dell'auto» (Covoiturage): si aucune alternative judicieuse à la «maman taxi» n'existe, les parents sont invités à se concerter pour conduire les enfants en groupe à l'école.
- «Pédibus» et «Bicibus»: accompagnement organisé à pied ou à vélo sur le chemin de l'école.
- Vêtements bien visibles pour le trajet scolaire.

Expérience

Depuis la présentation officielle en octobre 2010 du «Piani di Mobilità Scolastica», 26 communes comptant environ 55 écoles (maternelles, primaires et secondaires) ont déjà adhéré au projet, fortement motivés par les appuis financiers fournis par le Fonds cantonal de loterie. Même s'il est encore trop tôt pour procéder à une évaluation finale des effets produits par les plans de mobilité scolaire, les premiers feed-back permettent de conclure que le trafic automobile a sensiblement diminué autour des écoles, un fait notamment imputable aux «parents taxis» devenus moins nombreux. Ce qui indique un taux d'acceptation élevé de la part des personnes impliquées, en particulier des parents. La mise en place de tels processus de sécurité sur les chemins de l'école se traduit par des mesures structurelles planifiées et réalisées au niveau des infrastructures routières et de l'environnement routier au profit d'un réseau de chemins piétonniers et de pistes cyclables sûr.

La constitution de groupes de travail locaux ayant permis d'établir des structures durables, le processus va se poursuivre encore quelques années et la sensibilisation à une mobilité scolaire plus sûre et plus attrayante va se renforcer davantage. Par ailleurs, l'association de nouvelles communes au projet et l'élaboration d'autres «Piani di Mobilità Scolastica» sont escomptées à l'avenir.

Profil

Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- mobilité combinée
- transports publics
- ✓ transports individuels motorisés
- transports de marchandises

Motifs de déplacements

- déplacements domicile-travail
- déplacements pour les achats
- déplacements pour les loisirs
- déplacements professionnels
- déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

Domaines d'action

- prestation de service
- ✓ marketing
- ✓ management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- commune touristique

Durée de mise en œuvre du projet

- ✓ 6 mois
- ✓ 1 an
- ✓ 2 ans
- 5 ans

Coût d'investissement

- ✓ faible (< Fr. 10'000.--)
- ✓ moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

Frais d'exploitation annuels

- ✓ faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- élevés (> Fr. 20'000.--)

Remarques

Le coût d'investissement peut varier en fonction de mesures structurelles susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre du projet.

Effets

Environnement et énergie

En restreignant le problème des «mamans taxis», les plans de mobilité scolaire se sont traduits - en relativement peu de temps - par une réduction du trafic automobile autour des écoles et aussi par une baisse de la consommation de carburant et des émissions de CO₂.

Société

En limitant le nombre de «parents taxis» à proximité des écoles, les rues sont plus sûres pour les usagers de la route plus vulnérables (piétons et cyclistes). La qualité de l'habitat et de vie des riverains s'en trouve améliorée. Les PMS, englobant différents domaines d'intervention, encouragent les enfants à se rendre ensemble à pied à l'école, ce qui est extrêmement important pour eux et leur permet de nouer des contacts sociaux tout en apprenant à se débrouiller dans la rue. Par ailleurs, l'activité physique quotidienne a des effets positifs sur la santé, augmente la capacité de concentration, diminue le stress et réduit le potentiel d'agressivité chez les enfants.

Économie

Les mesures en matière d'information et de sensibilisation ne requièrent que des investissements relativement faibles. Favorisant l'activité physique et diminuant les risques d'accidents de la route, elles contribuent ainsi à réduire les coûts de la santé et des accidents.

L'image de marque des magasins qui s'associent au «Spazio Amico» est renforcée, ayant un impact positif sur le commerce local.

Outils

Démarche

Toute commune qui souhaite améliorer la sécurité sur les chemins de l'école doit d'abord dresser un bilan de la situation effective et analyser les besoins. Une démarche possible, décrite dans le rapport du GMT-SI, pourrait être la suivante:

1. Constituer un groupe de travail coordonné par un expert mandaté et au sein duquel tous les acteurs impliqués dans la mobilité scolaire sont représentés: conseillers municipaux, directeurs d'école, enseignants, parents, délégués du bpa, représentants de la police et, bien entendu, les élèves eux-mêmes.
2. Effectuer une analyse spécifique et détaillée de la situation avec visite sur place. Établir une documentation destinée aux autorités et au public.
3. Élaborer un concept en matière de mobilité scolaire (PMS) contenant des objectifs clairs, la démarche choisie et un calendrier avec les principales phases. Les objectifs partiels doivent être facilement réalisables dans une première étape afin d'inciter à poursuivre dans cette voie. Des mesures à la fois structurelles (modération du trafic, aménagement d'espaces publics) et visant à influencer le comportement en matière de transports (éducation routière et campagnes de sensibilisation) doivent être élaborées.
4. Sensibilisation et communication: pour pouvoir compter sur un large soutien, la communication ne doit pas être négligée. Les médias doivent être informés, des réunions organisées et une présence sur Internet doit exister. En impliquant autant que possible de nombreux acteurs, la problématique de la mobilité scolaire est alors perçue en tant que telle et abordée en commun par l'ensemble de la commune.
5. Un système de surveillance et de mise à jour des données (monitoring) permet de contrôler si les objectifs sont atteints et si les autorités respectent leurs engagements. La publication des résultats alimente la discussion. Sur la base de ce qui a déjà été acquis, on peut continuer de bâtir. De nouveaux objectifs et de nouvelles étapes sont définies au sein du groupe de travail.

De ces cinq étapes fondamentales naît alors un projet commun de planification convaincant et basé sur le partenariat. Il permet d'aborder les problèmes liés à la mobilité scolaire et d'identifier les conditions préalables pour mettre en place un réseau de chemins piétonniers et des pistes cyclables communal.

Financement

Le financement des différents PMS est assuré par les communes. Au Tessin, les projets sont subventionnés d'un côté par le canton et, de l'autre, par le Fonds de loterie suisse. Cet appui financier incite les communes à élaborer un concept en matière mobilité scolaire. D'autres cantons pourraient alors prendre exemple sur cette démarche et constituer un fonds alimenté par différentes institutions (p. ex. fonds cantonaux de loterie, promotion de la santé, etc.), dont les communes pourraient profiter.

Marketing

Le marketing resp. la communication des campagnes est un élément essentiel qui fait partie intégrante du concept. La communication doit s'adresser aux différents groupes cibles moyennant des produits et initiatives efficaces et servir notamment à sensibiliser le public. Cela peut se traduire par des journées d'action pour les enfants. Il est bon également d'associer les enfants aux réunions d'information destinées aux parents par le biais d'une représentation théâtrale par exemple.

Informations complémentaires

Liens utiles:

- Projet «Meglio a piedi» (en italien): www.megliopiedi.ch
- Projet «Auf Augenhöhe 1.20m» (Hauteur des yeux: 1,20 m) de la ville de Bâle (en allemand):
www.entwicklung.bs.ch/themen-und-projekte-stadtentwicklung/kinderfreundliche_stadtentwicklung.htm
- Projet de la commune de Schaan (LI) (en allemand): www.schulwegsicherung.li
- Campagne ATE «À l'école à pied»: www.ate.ch/fr/nos-themes/securite-routiere/chemin-de-lecole.html
- Semaine d'action ATE «walk to school» (en allemand): www.walktoschool.ch
- «Pédibus» – l'accompagnement à pied sur le chemin de l'école: www.pedibus.ch
- Campagne de sécurité pour le trajet scolaire dans le canton de Soleure (en allemand):
www.so.ch/departemente/inneres/polizei/praevention-beratung/verkehr.html
- Dossier Mobilservice PRATIQUE «À pied, c'est mieux! Une campagne d'éducation concernant le chemin de l'école» (2005): www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_1014
- Dossier Mobilservice PRATIQUE «Pédibus - Se rendre ensemble à l'école» (2005):
www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_1021
- Dossier Mobilservice PRATIQUE «Sécurité et mobilité durable sur le chemin de l'école» (2006):
www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_1034

Autres documents à télécharger:

- Rapport sur le projet pilote à Caslano (en italien): www.scuolecaslano.ch/pms/PMS%20CASLANO.pdf
- Étude SVI 2004/006 «La circulation du point de vue des enfants: les trajets scolaires des élèves du primaire en Suisse.» (2010) (en allemand avec résumé en français): www.mobilitedouce.ch > Documentation
- Rapport «Mobilité des enfants et des adolescents: constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005» (2008, en allemand avec résumé en français): www.mobilitedouce.ch > Documentation

Adresse et service à consulter:

GMT-SI
Christina Terrani (langues: allemand, italien)
Via Gaggio 5
CH-6934 Bioggio
Tél. 091 604 50 29
info@megliopiedi.ch

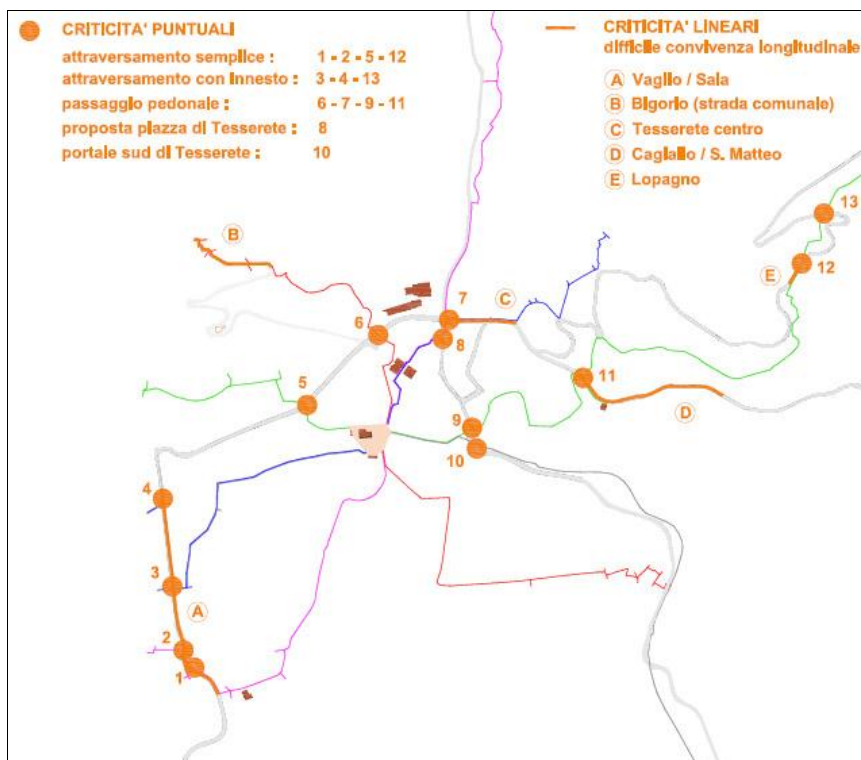
Demandez également conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE dans votre canton:

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html

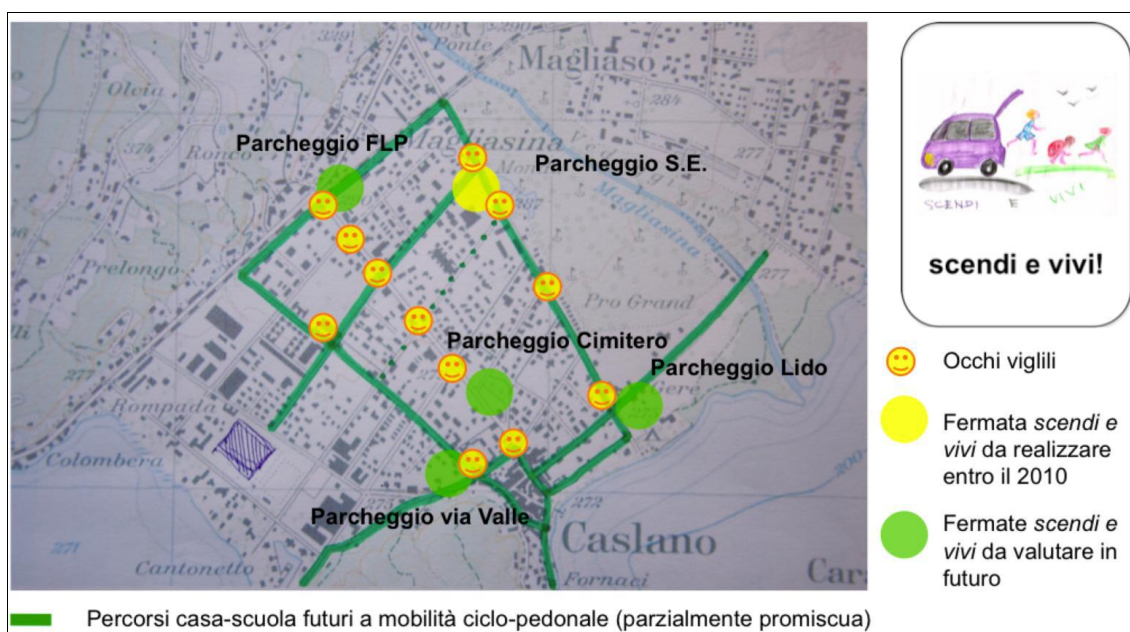
Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Mobilité piétonne
Klosbachstr. 48
CH-8032 Zurich
Tél. 043 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch

Galerie d'images



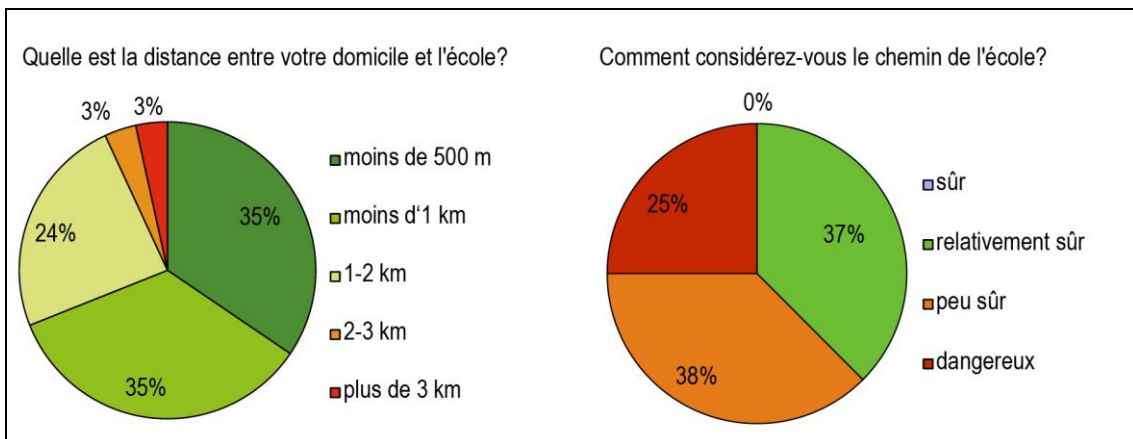
Les chemins scolaires de Capriasca ont donné naissance à un vaste réseau de chemins piétonniers
(Source: mobilità scolastica sostenibile)



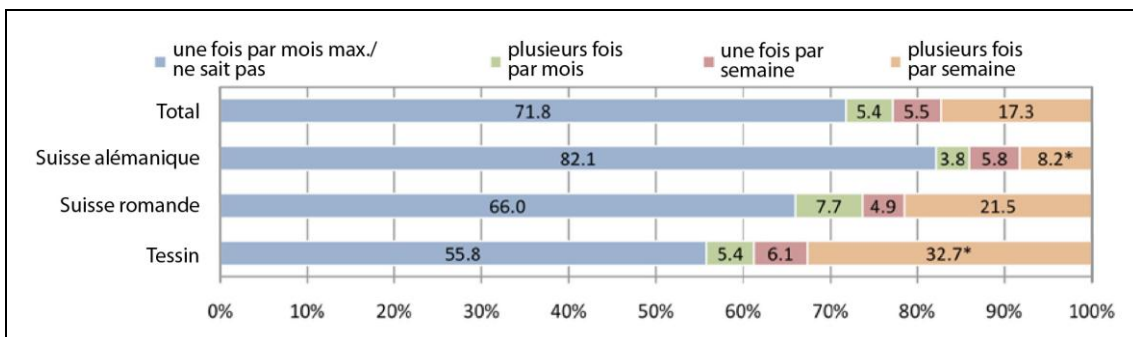
Plan de mobilité scolaire à Caslano (Source: Piano di mobilità scolastica)



Prospectus de Cadenazzo avec plan de mobilité scolaire (Source: mobilità scolastica sostenibile)



Sondage à Cadenazzo: même les enfants qui ont moins d'1 km à parcourir pour se rendre à l'école ne vont pas tous à pied. (Source: mobilità scolastica sostenibile)



Fréquence à laquelle les enfants sont conduits à l'école dans les différentes régions linguistiques. (Source: Kaufmann-Hayoz et al., 2010)



Les enfants dessinent le chemin de l'école: lorsqu'ils s'y rendent à pied (à gauche) ou lorsqu'ils y sont emmenés en voiture (à droite)(Source: mobilità scolastica sostenibile)