

SÉCURISER LE TRAJET DOMICILE-ÉCOLE



Photo Anne Faure

Le trajet scolaire peut être, entre l'école et le domicile, un moment privilégié de liberté, d'appropriation, parfois ludique, de l'espace urbain et d'apprentissage social. Il convient donc d'élaborer un environnement qui tienne compte, si possible, des besoins des enfants et leur ménage une transition sûre et agréable entre l'univers familial et l'univers scolaire.

La grande majorité des accidents n'a pas lieu devant l'école mais sur le trajet entre l'école et le domicile. L'enfant seul ou en groupe est imprévisible et l'automobiliste, moins attentif qu'aux abords immédiats d'un établissement scolaire, doit en conséquence adopter une vitesse réduite.

C'est pourquoi les élus et les techniciens doivent, à la suite, si possible, d'un diagnostic partagé avec la communauté éducative sur les trajets empruntés par les élèves, encourager, en fonction des constats effectués, la mise en place de **zones 30km/h**, de **voies à 30km/h**, de **zones de rencontre** ou de **rues scolaires**. Le cas échéant, la généralisation sur l'agglomération de la vitesse à 30km/h peut être une solution pour éviter les conséquences graves ou dramatiques qu'une vitesse supérieure entraîne sur les victimes piétons ou cyclistes. (CF Fiche 2 Modérer la circulation).

Aux abords immédiats, dans les rues ou routes qui donnent accès à l'établissement ou qui, à proximité immédiate, sont utilisées par un grand nombre de personnes en lien avec le rythme d'activité donné par les heures d'ouverture et de sortie, il est impératif de faire adopter une vitesse limitée à 30km/h ou de mettre en place une zone de rencontre ou une **aire piétonne**. Il est, par ailleurs, important d'organiser le trafic et d'aménager les abords et traversées de telle manière que soit clairement signifiée la priorité donnée à la présence et aux déplacements parfois désordonnés des élèves.

Constat

C'est sur le trajet de l'école ou des activités de loisir qu'ont principalement lieu les accidents dont sont victimes les enfants. En 2017, 19 enfants de moins de 13 ans et 18 enfants de 14 à 17 ans ont, en tant que piéton, été tués, juillet et décembre étant les mois les plus meurtriers. Près de 1100 enfants de moins de 18 ans ont été blessés et hospitalisés. Il s'agit pour les piétons de 10-15 ans pour 39% des cas d'accidents d'une traversée précipitée qui surprend le conducteur du véhicule. Deux situations sont souvent rencontrées : une visibilité masquée (par exemple voiture stationnée) et une traversée en confiance sur un passage piéton avec une détection trop tardive par le conducteur. Dans les trois quarts des cas, l'accident se situe à moins de 500 m du collège dans des zones à fortes densité de trafic, plutôt lors de la traversée de voies principales.

→ Source [ONISR Bilan année 2017](#)

→ Institut pour la sécurité des enfants, Présentation de Jacques Robin pour Rue de l'avenir : [Cliquez ici](#)

Identifier le bon parcours et éduquer

Une bonne approche de prévention est d'aller repérer le parcours afin d'examiner celui qui apparaît le moins dangereux compte tenu du trafic, du nombre de rues à traverser, de la visibilité... puis d'expliquer pourquoi et comment il convient de se comporter plus particulièrement sur certains sites (traversée de routes à trafic dense, rues bordées de voitures stationnées, passages piétons...) sachant que l'exemplarité en ce domaine reste au quotidien essentiel.

- « L'enfant et la rue : Eduquer pour protéger » Certu Réagir L'enfant et la rue Robin des villes
Téléchargement gratuit : [Cliquez ici](#)
- « Le chemin de l'école : une aventure » Association Transports et Environnement
[Cliquez ici](#)
- Le site de mobilité piétonne (suisse) : [Cliquez ici](#)



Photo Nikkol Rot

Faire une enquête

À certaines occasions liées à un nouvel aménagement, à un déménagement du collège, à une situation à risque identifiée mais aussi parfois simplement dans le cadre d'une démarche éducative portée par un enseignant, il peut être procédé à un travail collectif sur le chemin de l'école ou du collège en intégrant la perception qu'ont les élèves des lieux parcourus (lieux perçus comme agréables, insécures, amusants, mystérieux...) mais aussi une sensibilisation à l'intérêt de se rendre à pied ou en vélo à l'école pour la santé et pour préserver l'environnement (qualité de l'air, économie d'énergie...).

Modèles de questionnaire sur la mobilité des écoliers :

- Arene Ile de France : [Cliquer ici](#)
- Mon petit carnet de mobilité (Champigny) évoqué dans le document suivant : [Cliquer ici](#)
- L'enquête de la ville de SION : [Cliquer ici](#)
- Etude de cas : un plan de mobilité pour le quartier Pasteur-Falguière (Paris 15^{ème}), L'enfant et la rue Fiche Rue de l'avenir : [Cliquer ici](#)

Faire un diagnostic

En complément du travail d'enquête sur la perception par les élèves de leur trajet, un diagnostic peut être réalisé pour identifier les questions de sécurité qui se posent, rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements et entamer le dialogue avec les pouvoirs publics locaux pour connaître les solutions proposées pour un site particulier.

Les chemins du collège Lucie Aubrac Rue de l'avenir/Vivacités Ile-de-France : [Cliquer ici](#)

La démarche de la Région Bruxelles

Avant de se lancer dans un plan de déplacements scolaires (PDS), chaque école réalise un prédiagnostic, une sorte d'état des lieux de la mobilité de son école. On y analysera le type d'école (le nombre d'élèves par exemple), son accessibilité, les moyens de déplacements utilisés et les pistes d'amélioration imaginées.

[Cliquez ici pour en savoir plus sur le prédiagnostic](#)



Pour en savoir plus, consultez la fiche CEREMA : Savoirs de base en sécurité routière N°22 « La sécurité sur le chemin et aux abords des établissements scolaires ». [Cliquez ici](#)

Les plans de déplacement établissement scolaire

En complément d'une approche de prévention concernant le chemin de l'école une démarche collective peut être entreprise par l'établissement scolaire en s'engageant dans la réalisation d'un plan de déplacement scolaire .

Celui-ci permet à partir d'un diagnostic local de proposer et de mettre en œuvre des actions favorables au développement de la marche, du vélo, des transports en commun ou du co-voiturage. Il s'agit donc non seulement d'augmenter les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école qui se lance dans la démarche, mais aussi de rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements.

C'est actuellement l'outil le plus abouti pour améliorer les conditions de déplacement, prendre en compte la mobilité de l'enfant dans les aménagements.

Le Centre de ressources en mobilité de la région Hauts de France a réalisé une boîte à outils consacrée au plan de déplacements scolaires.

Elle contient des modèles d'enquête mobilité pour le collège et le Lycée, une grille d'observation de la rue (observation de la rue, accessibilité à pied, en vélo, transports collectifs, en deux roues motorisées, en voiture...), des guides méthodologiques pédibus ou vélobus, des idées d'actions et de ressources, des exemples de PDES : <https://www.ecomobilite.org/Boite-a-outils-PDES>.

Par ailleurs un portail nommé Mobiscol a été mis en place à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables et l'association Vivacités Ile-de-France .



Photo Alain Rouiller, RDA Suisse

Le plan d'actions proposé par ce portail couvre 4 grandes « catégories » de solutions :

- Des actions d'**aménagement** pour faciliter et sécuriser les modes actifs
- La **recherche d'alternatives** à l'usage de la voiture individuelle : co-voiturage, transports en commun, vélobus, pédibus
- Des actions **pédagogie**
- Des actions de **communication**

En Suisse, l'Association Transports Environnement a mis en ligne de nombreuses ressources : www.mobilitescolaire.ch

L'ATE a publié, par ailleurs, en 2017 une étude qui montre que la campagne Pedibus (information, documentation, présentations, etc...) a un fort impact sur la modification des modes de déplacement pour la mobilité active (54%) et sur l'organisation entre parents pour l'accompagnement à pied (43%) en plus de la création ou participation à des lignes de Pedibus (43%). [Cliquez ici pour voir l'étude](#)

L'écomobilité scolaire est traitée de manière plus complète dans la fiche N° 7.