

Panorama de la mobilité des enfants en Suisse



Françoise Lanci-Montant
Bureau-Conseil ATE
février 2016

PANORAMA DE LA MOBILITÉ DES ENFANTS EN SUISSE

1) Chemin faisant	3
Déplacements des enfants en Suisse	3
Déplacements selon l'âge.....	3
Déplacements selon le but du trajet	3
Déplacements vers l'école.....	4
Déplacements pour les loisirs	4
Déplacements selon la région linguistique et le degré d'urbanisation	4
Evolution des déplacements dans le temps	5
2) 1 km à pied, c'est bon pour les écoliers !	5
Les déplacements à pied favorisent le bon développement de l'enfant	5
Marcher, c'est bon pour la santé	6
Moins d'accidents et de pollution	6
3) Le droit à un chemin sécurisé	6
Bases légales en Suisse.....	6
Décision du Conseil fédéral	6
Décisions cantonales	6
4) Les causes principales des accidents	7
Les enfants, des piétons avec des besoins particuliers	7
Les automobilistes ne sont pas toujours attentifs.....	7
Les aménagements routiers et les règles de circulation sont parfois inadéquats.....	8
5) Attention à la marche !	8
Baisse générale des accidents d'enfants.....	8
... mais toute relative concernant les enfants piétons ou cyclistes !	8
Accidents d'enfants piétons	8
Accidents d'enfants cyclistes	9
La peur de l'entourage limite la mobilité des enfants	9
En Ville de Genève	9
Plus de sentiment d'insécurité signifie plus de parents taxis	10
6) Des outils pour sécuriser la mobilité des enfants	10
En Suisse.....	10
Dans d'autres pays et au niveau international	11
• Les pays anglo-saxons : School travel plans	11
• Les régions francophones : journées de formations	11
• La campagne internationale Save kids life	12
7) Des organisations et initiatives au service de la sécurité des enfants	12
8) Principales sources utilisées pour constituer ce dossier	12

1) Chemin faisant

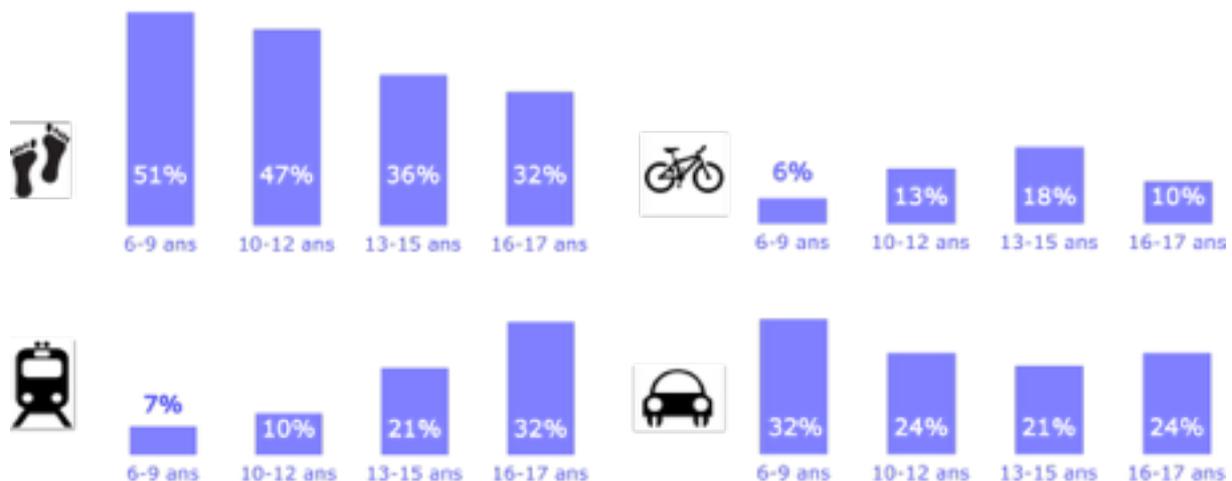
Déplacements des enfants en Suisse *

En 2010, les enfants effectuaient la plupart de leurs trajets à pied (41,5% des déplacements en moyenne) ou en transports individuels motorisés (25% des déplacements) couplés avec des trajets à pied. Les transports publics et le vélo se partagent le reste du gâteau, à hauteur de 17,5% des trajets en transports publics (presque toujours combiné avec un autre mode de transport) et de 12% en vélo. Comme nous le voyons ci-dessous, ce choix du mode de transport varie selon l'âge, le but du déplacement et la région linguistique.

Déplacements selon l'âge

Plus les enfants sont jeunes, plus ils se déplacent à pied au quotidien : les enfants âgés de 6 à 9 ans effectuent la moitié de leurs trajets à pied, contre seulement un tiers des 16-17 ans. En outre, plus les enfants grandissent, plus ils utilisent les transports publics (passage de 7% entre 6-9 à 32% entre 16-17 ans). L'usage du vélo séduit surtout les enfants entre 13 et 15 ans (18% des trajets) et c'est cette catégorie d'âge qui utilise le moins les transports privés motorisés. Ces derniers connaissent de manière générale une baisse de popularité avec l'âge, puisqu'ils concernent 32% des trajets effectués par les 6-9 ans, contre 24% des 16-17 ans.

Déplacement des enfants de 6 à 17 ans en Suisse en 2010, selon l'âge et le moyen de déplacement



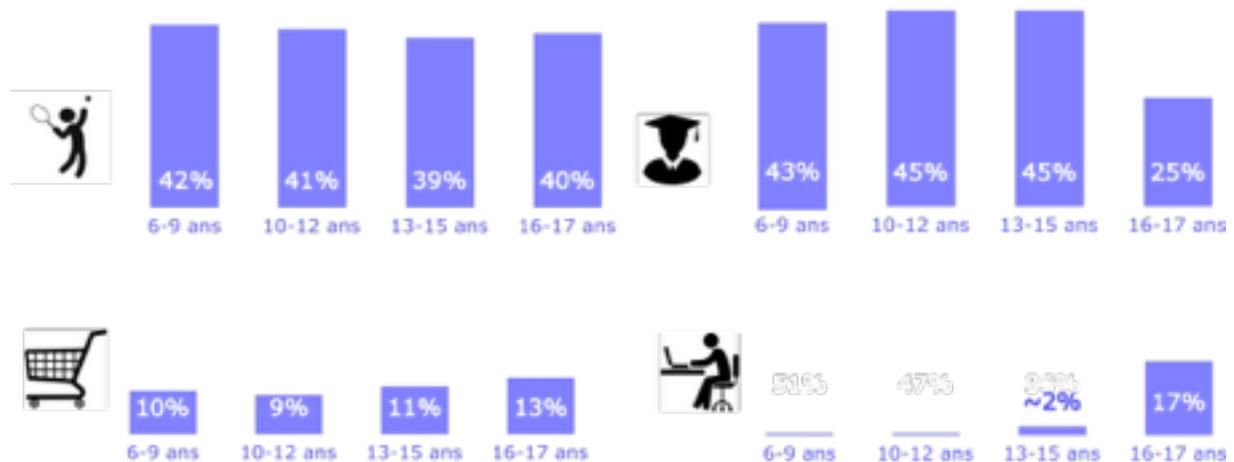
Source: Sauter, 2014

Déplacements selon le but du trajet

Les enfants se déplacent principalement pour se rendre à l'école ou sur leur lieu de formation et pour leurs loisirs : 40% de la mobilité des enfants concerne la formation et 40% concerne les loisirs. Le mode de transport favori varie en fonction du motif de déplacement : les enfants âgés de 6 à 12 ans se déplacent majoritairement à pied vers leur école, tandis qu'ils se déplacent surtout en transport individuel motorisé pour leurs loisirs. Les 13-17 ans se déplacent volontiers en transports publics vers leur lieu de formation ou l'école, mais plutôt à pied pour leurs loisirs.

* Toutes les informations de cette section sont tirées de l'étude de Daniel Sauter (2014) : *Mobilité des enfants et des adolescents. Evolution de 1994 à 2010. Les statistiques présentées concernent exclusivement les enfants suisses âgés de 6 à 17 ans lors du recensement.*

Déplacement des enfants de 6 à 17 ans en Suisse en 2010, selon le motif de déplacement et l'âge



Source: Sauter, 2014

Déplacements vers l'école

Concernant les déplacements vers l'école et le lieu de formation, on observe que la part de trajets à pied a connu une légère baisse, principalement à l'école primaire, avec une petite différence entre la Romandie (68% à 57% entre 1994 et 2010) et la Suisse alémanique (72% à 68%). L'usage du vélo a connu une chute similaire de popularité, quelque soit le motif du déplacement. La mobilité douce a principalement été remplacée par les transports publics chez les 6-9 ans et par la voiture chez les 10-12 ans. On suppose que la centralisation progressive des lieux de formation a induit un rallongement de la durée des déplacements et a découragé les déplacements à pied. Par contre, la part d'enfants âgés de 13 à 15 ans se rendant à pied à l'école a légèrement augmenté entre 1994 et 2010, avec un passage de 31 à 37%.

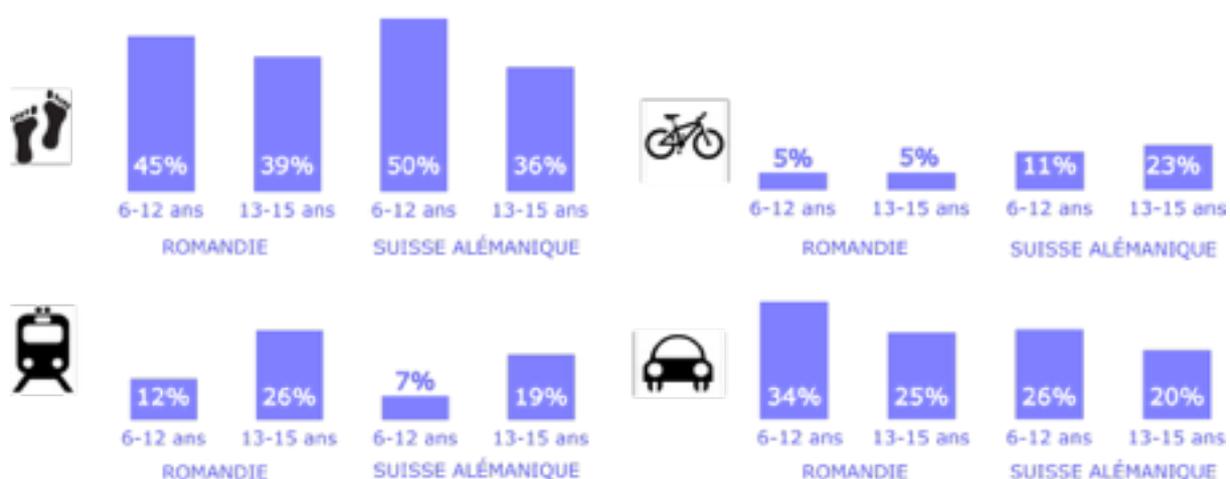
Déplacements pour les loisirs

En ce qui concerne la mobilité des loisirs, on observe une chute drastique des déplacements à vélo entre 1994 et 2010 (diminuant par exemple de moitié pour les 13-15 ans), compensée par une augmentation des déplacements à pied. Entre 1994 et 2010, on observe chez les 13-15 ans un passage de moins de 5 à presque 6 déplacements sur 10 effectués à pied pour des trajets de moins de 3 km et un passage de 31 à 37% de déplacements à pied pour tous types de trajets chez les 16-17 ans. On suppose que cette augmentation des déplacements à pied est en partie due à une amélioration de l'offre en transports publics, encourageant les jeunes à se déplacer à pied une fois arrivés à destination et de manière générale.

Déplacements selon la région linguistique et le degré d'urbanisation

Les enfants romands âgés de 6 à 15 ans se déplacent plus volontiers en transports publics et en transport individuel motorisé que leurs camarades suisses allemands, alors que ces derniers utilisent plus régulièrement la mobilité douce (marche, vélo). Par contre, les jeunes Suisses alémaniques disposent plus souvent d'un vélomoteur que les Romands. Les déplacements à pied restent cependant le moyen de locomotion favori dans les deux régions linguistiques. A noter encore que plus l'enfant habite une région rurale, plus la part des déplacements à pied et faible et celle en vélo et en transports motorisés est importante.

Déplacement des enfants en 2010 selon l'âge et la région linguistique

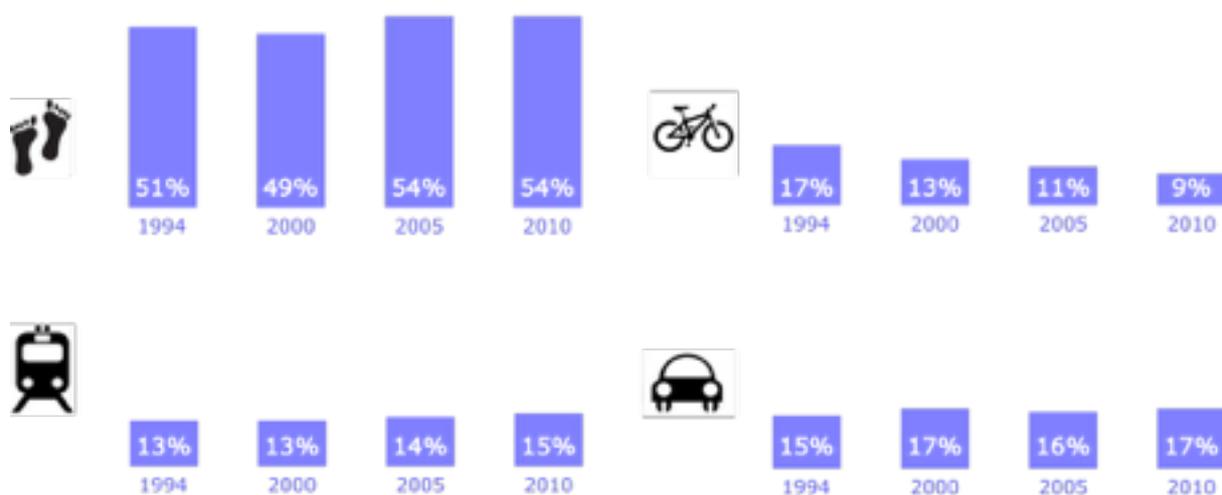


Source: Sauter, 2014

Evolution des déplacements dans le temps

Depuis 1994, on observe une évolution des pratiques de mobilité des enfants. La part de déplacements à vélo a fortement diminué pour tous les groupes d'âges : chez les 13 à 15 ans, classe d'âge la plus friande en déplacements à vélo, on assiste par exemple à une baisse de l'ordre de 42% entre 1994 et 2010. Le vélomoteur connaît par contre un important succès : la part de jeunes entre 14 et 15 ans qui en possèdent est passée de 18% en 2004 à 20% en 2010.

Evolution de la mobilité des enfants de 6 à 17 ans entre 1994 et 2010



Source: Sauter, 2014

2) 1 km à pied, c'est bon pour les écoliers !

Les déplacements à pied favorisent le bon développement de l'enfant

Il est avéré que les déplacements en mobilité douce effectués de manière autonome, lorsque c'est possible, sont très bénéfiques pour les enfants, à plusieurs égards. D'abord pour leur développement personnel : sur le chemin, les enfants améliorent leur motricité et leur indépendance. Ils y développent leur sens de l'orientation et prennent confiance en leur capacité

à prendre seuls des décisions. Ils sont capables de s'orienter plus rapidement et de manière plus appropriée face au trafic que ceux qui se déplacent en transport motorisé. Ils développent également mieux leur expression verbale, leur capacité à gérer des conflits et leurs contacts sociaux.

Marcher, c'est bon pour la santé

Activer ses muscles pour se rendre quotidiennement à l'école contribue de manière décisive à la santé physique des enfants. L'OMS préconise au minimum 30 minutes d'activité physique par jour, ce que beaucoup d'enfants actifs sur le chemin de l'école accomplissent. Selon l'OMS, le manque d'activité physique peut conduire au surpoids, à une déformation de la posture et à des troubles de la coordination. En Suisse, 10 à 20% des enfants mènent une activité physique quotidienne insuffisante. Selon une étude, les enfants qui se déplacent de manière active à l'école chaque jour brûlent entre 6640 et 8840 kcal par année, équivalant à une perte de poids de 1 à 1,5 kilos. Il y est également prouvé que les enfants qui vont en mobilité douce à l'école bougent plus que les autres enfants le reste du temps.

Moins d'accidents et de pollution

Se déplacer en mobilité douce permet de diminuer le nombre de véhicules aux abords des écoles et réduit les risques d'accidents. Enfin, rappelons que la mobilité douce ne produit presque pas de dioxyde de carbone (CO₂) et très peu de bruit. Une étude indique par exemple qu'un tronçon de 2 km pratiqué à pied sur une base quotidienne (200 jours par an) permet d'éviter le rejet dans l'atmosphère de près de 160 kg de CO₂ par enfant.

3) Le droit à un chemin sécurisé

Bases légales en Suisse

Les bases légales qui concernent la mobilité piétonne en Suisse peuvent être consultées [ici](#).

Décision du Conseil fédéral

Dans une décision rendue en 1998, le Conseil fédéral affirme qu'un enseignement de base suffisant et gratuit, garanti par l'article 19 de la Constitution fédérale, et que la participation régulière de l'élève aux cours nécessite un chemin de l'école « acceptable » qui favorise l'accès à l'établissement scolaire. Ce point a été longuement débattu pour préciser en quoi consiste ce chemin « acceptable » ? L'acceptabilité du chemin de l'école est définie dans cette décision selon trois critères : les caractéristiques individuelles de l'élève, celles du chemin (longueur, dénivelé, nature) et sa dangerosité. Un chemin « ne doit pas être excessivement long, ni dangereux ». Au niveau de la dangerosité, le Conseil fédéral indique de manière implicite que les écoliers doivent être en mesure de traverser une route sur un passage piéton, également dans le cas où le feu ne dispose pas de signalisation lumineuse.

Décisions cantonales

De leur côté, les instances cantonales ont rendu jusqu'ici des décisions plus strictes. Ceci semble dû aux constitutions et lois cantonales qui garantissent un chemin acceptable de manière plus circonstanciée. Chaque situation traitée par un tribunal est unique et aucune décision ne peut être généralisée : c'est donc avec un certain recul que les décisions de justice suivantes doivent être appréhendées. Elles restent cependant des arguments forts en faveur d'aménagements routiers et mesures de sécurisation du chemin piéton partout en Suisse.

Dans une décision cantonale de 1997 par exemple, il est indiqué qu'un chemin de l'école sur une route sans trottoir en partie étroite, sinueuse et qui offre une visibilité limitée est inacceptable pour les enfants, quel que soit leur âge. Une décision de 2012 considère en outre inacceptable qu'un enfant fréquentant l'école enfantine traverse une route avec un fort trafic, même en présence d'un passage piéton avec un îlot central.

Au niveau du jardin d'enfants et de l'école enfantine (4 à 6 ans), dans les zones de campagne, il semble que la traversée d'une route cantonale ne soit pas acceptable sur le chemin de l'école. Dans les zones péri- et suburbaines, des entrées et sorties de véhicules difficiles à anticiper sur le trajet, ainsi que la traversée d'une ou de plusieurs rues semblent être des obstacles inacceptables. En outre, les jardins d'enfants et écoles enfantines devraient se trouver dans les quartiers d'habitation et les traversées de rue devraient être assurées par des patrouilleurs scolaires. Les itinéraires empruntés par de nombreux enfants devraient être assurés par des passages souterrains ou des passerelles.

Plusieurs décisions de justice indiquent que les mêmes exigences sont également valables pour les enfants de l'école primaire (6 à 12 ans). Pour les enfants du degré secondaire I (12 à 15 ans), les décisions se sont concentrées essentiellement sur l'usage de la bicyclette, vu la prépondérance d'accidents à vélo à cet âge. En présence de pistes cyclables assurant de bonnes conditions de circulation, de longs trajets, variant de 5 à 8 km selon les instances décisionnelles, sont considérés comme acceptables.

4) Les causes principales des accidents

Les enfants, des piétons avec des besoins particuliers

Les enfants ont des besoins spécifiques différents de ceux des adultes et nécessitent donc une attention particulière. On dénombre trois causes principales au danger pour les enfants en mobilité douce. La première est à ranger du côté de leur constitution et des besoins spécifiques des enfants. Leur petite taille les empêche de voir et d'être vus dans le trafic. En outre, pour être en mesure de se déplacer de manière sûre dans le trafic, chaque individu traverse un processus de maturation et d'apprentissage, qui se développe entre 5 et 12 ans. Il s'agit principalement de capacités de perceptions et de traitement de l'information (le champ de vision, l'orientation géographique, l'estimation du temps, de l'espace et des vitesses), d'attention (distractions liées aux jeux et aux camarades) et de sociabilité (communication avec les automobilistes). Les jeunes enfants basent leur estimation du danger sur la seule vue d'une voiture et ne saisissent pas avec précision les interactions entre la distance, la rapidité et les carrefours par exemple.

Les automobilistes ne sont pas toujours attentifs

L'inattention des automobilistes semble être une cause dominante des accidents impliquant des enfants. Si l'on se penche sur l'accidentologie en Suisse, le conducteur est responsable dans neuf cas sur dix lors d'un accident d'enfant sur un passage zébré.

En effet, les conducteurs motorisés sont trop peu attentifs au comportement spécifique des enfants sur la route. Par exemple, la vitesse n'est souvent pas adaptée à proximité des enfants, les parcs sauvages dans un carrefour ou sur un trottoir sont trop fréquents et limitent la visibilité des enfants. Enfin, la vitesse est bien souvent réduite, mais l'automobile n'est pas totalement arrêtée aux passages piétons, ce qui ne peut pas être interprété de manière claire par les enfants et les induit en erreur.

Les aménagements routiers et les règles de circulation sont parfois inadéquats

La dernière cause des accidents en mobilité douce touchant spécifiquement les enfants est liée à l'aménagement des routes et aux règles de circulation, trop souvent inadaptés aux besoins de cette population. Sur les routes à fort trafic (les routes principales en localité par exemple), des aménagements minimaux doivent être prévus, tels que des feux de signalisation, des îlots refuges aux passages piétons, des espaces piétons confortables (trottoirs de 2 m de large au minimum, passages sous voie) et si possible séparés de la circulation routière. La mise en place de zones de rencontre et de zones 30 assure aussi une meilleure sécurité aux enfants en mobilité douce. Hors localités, les routes principales devraient toujours comporter des pistes cyclables.

5) Attention à la marche !

En 2014, en Suisse, 442 piétons et 369 cyclistes âgés de moins de 15 ans ont été victimes d'un accident de la route ce qui correspond à plus de deux enfants accidentés par jour et plus de deux enfants gravement accidentés tous les trois jours. En 2008, un sixième de ces accidents a eu lieu sur le chemin de l'école.

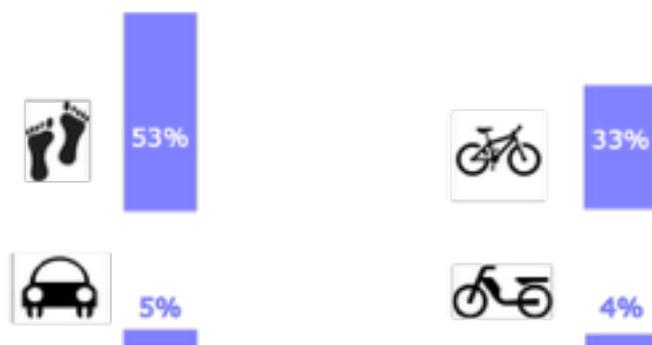
Baisse générale des accidents d'enfants...

Bien que ces chiffres restent élevés, les statistiques indiquent que depuis 2003, le nombre d'enfants de moins de 15 ans grièvement blessés ou tués sur la route a été divisé par deux. Deux facteurs principaux sont à l'origine de cette baisse. D'abord, la sécurité sur la route a été améliorée au fil des ans, par des mesures d'aménagement et par le renforcement de règles de sécurité. Ensuite, les enfants passent de moins en moins de temps à l'extérieur et sont de plus en plus souvent accompagnés par leurs parents.

... mais toute relative concernant les enfants piétons ou cyclistes !

La baisse générale de l'accidentalité évoquée ci-dessus ne se distribue pas de manière équitable selon le mode de locomotion : les accidents ont par exemple diminué plus fortement pour les enfants en voiture (-56%) que pour les enfants piétons (-34%). Ainsi, aujourd'hui, 86,7% des enfants de moins de 15 ans qui subissent un accident grave sont à pied ou à bicyclette.

Enfants de moins de 15 ans grièvement blessés selon le moyen de locomotion en 2014



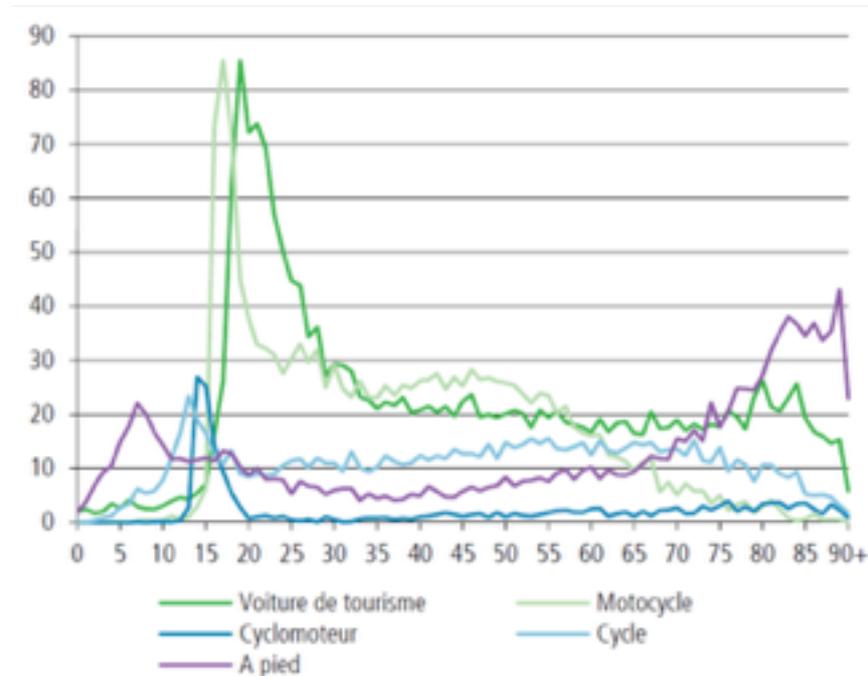
Source: OFROU, 2015

Accidents d'enfants piétons

Rapportés au reste de la population, les chiffres démontrent une forte vulnérabilité des piétons et des cyclistes de moins de 15 ans. Pour ce qui est des piétons, le risque d'être grièvement blessé ou tué dans un accident de la route augmente fortement jusqu'à l'âge de 7 ans, âge qui correspond au début de la scolarité, avant de diminuer lentement. Un niveau de risque comparable ne sera atteint à nouveau qu'après 70 ans. Chez les enfants piétons, la cause

principale des accidents graves en 2014 est le fait de marcher ou de courir sur la route (31% des cas), suivie de loin par les traversées imprudentes de la chaussée (17% des cas).

Dommmages corporels graves pour 100'000 habitants selon l'âge et le moyen de locomotion, Ø 2003-2013



Source: BPA, 2014

Accidents d'enfants cyclistes

Pour ce qui est des cyclistes, une réduction de près de 60% des dommages corporels graves a été enregistrée chez les enfants de moins de 15 ans depuis 2003. Pourtant, en moyenne, la probabilité de subir un accident grave à bicyclette augmente de manière exponentielle jusqu'à l'âge de 13 ans, avant de diminuer régulièrement. Parmi les cyclistes, ce sont donc les enfants qui restent les victimes principales d'accidents.

La peur de l'entourage limite la mobilité des enfants

L'accidentalité des enfants en mobilité douce n'est qu'une facette du problème : il est indispensable de se pencher également sur le sentiment d'insécurité que ressentent les parents et qui peut les amener à empêcher l'enfant de se déplacer en mobilité douce.

Un sondage de 2010 focalisant sur le chemin de l'école révèle qu'en Suisse, le sentiment d'insécurité des parents est bien présent et que la peur du trafic figure très loin devant le risque de mauvaises rencontres. Ainsi, 29,2% des parents considèrent le chemin de l'école « très dangereux » ou « plutôt dangereux » à cause du trafic automobile, contre 13,1% des parents en ce qui concerne le risque de mauvaises rencontres. En Suisse romande par contre, les parents sont sensiblement moins concernés par le trafic routier (28,7%) et sensiblement plus concernés par le risque de mauvaises rencontres (16,5%).

En Ville de Genève

Une autre source permet de confirmer la présence d'un sentiment d'insécurité et les origines des craintes ressenties par les parents. L'Association transports et environnement (ATE) a distribué en 2013 et 2014 des questionnaires pour évaluer la dangerosité du chemin de l'école, dont 1090 ont été reçus en retour de parents d'enfants âgés de 4 à 12 ans et scolarisés dans différentes écoles de la Ville de Genève. « Le chemin n'est pas adapté aux enfants » est une affirmation que partagent 24,5% des parents et que nous rangeons du côté de l'aménagement insatisfaisant du

chemin face au trafic routier. La deuxième cause d'anxiété recensée, « le risque de mauvaises rencontres », inquiète pour sa part le 20,7% des parents. Ces chiffres sont comparables à ceux du sondage précédemment cité et confirment que le trafic routier inquiète sensiblement plus les parents que le risque d'agression verbale ou physique sur le chemin de l'école.

Plus de sentiment d'insécurité signifie plus de parents taxis

Seuls 9,8% des parents questionnés dans le sondage représentatif disent accompagner leur enfant à pied sur le chemin de l'école pour assurer sa sécurité. Ils sont en outre 3,7% à accompagner l'enfant en voiture pour assurer sa sécurité et ce chiffre monte à 6,1% pour les enfants âgés de 6 à 9 ans. Diverses études ont pu démontrer la corrélation directe entre le sentiment d'insécurité ressenti et le phénomène des « parents taxis ». Une étude portant sur 1245 enfants suisses en 2007 indique par exemple que les parents considérant le chemin comme dangereux accompagnent plus régulièrement l'enfant que les autres, résultat confirmé par une autre étude datant de 2010. Plus proche de ces résultats, l'analyse des questionnaires envoyés par l'ATE indique en effet que le sentiment d'insécurité pousse le 22,6% des répondants à accompagner parfois leur enfant à l'école.

6) Des outils pour sécuriser la mobilité des enfants

En Suisse

○ [Le Pédibus](#)

Le Pédibus est un système d'accompagnement des enfants à pied à l'école, sous la conduite des parents. L'itinéraire de la ligne de Pédibus, ses arrêts et ses horaires sont programmés par les parents. Chaque parent qui inscrit son enfant dans le Pédibus s'inscrit également pour le « conduire », une à deux fois par semaine selon les besoins. L'enfant rejoint alors le Pédibus à un arrêt et fait le trajet vers l'école avec ses camarades, sous la conduite d'un adulte. Après l'école, le Pédibus ramène l'enfant à l'arrêt le plus proche de chez lui, où l'attend son parent. En 2015, 250 lignes de Pédibus sont recensées dans toute la Suisse romande.

En même temps qu'il rend service aux familles et soulage leur organisation, le Pédibus est un outil très efficace pour sensibiliser à la mobilité douce, habituer les enfants à se déplacer à pied et améliorer l'apprentissage et l'autonomie des enfants piétons.

○ [Les PMS](#)

Un Plan de mobilité scolaire (PMS) est une démarche participative et globale qui permet de diagnostiquer les problèmes rencontrés par les enfants sur le trajet entre la maison et l'école. Elle est participative car elle implique tous les acteurs de la communauté scolaire. Elle est globale parce qu'elle prend en compte tous les modes de déplacement des enfants vers l'école. Pour ce faire, une enquête a lieu auprès des acteurs concernés (principalement les enfants, leurs parents et les enseignants). Ensuite, un bilan est dressé, présentant les modes de déplacement des élèves, les itinéraires empruntés et les dangers perçus. Enfin, des propositions d'assainissement de points noirs et des recommandations de mobilité sont formulées à l'attention des autorités responsables.

○ [L'éducation routière](#)

Membres de la police cantonale, régionale ou communale, les instructeurs de la circulation (IC) sensibilisent les écoliers aux dangers du trafic routier et au comportement qu'ils doivent y adopter. L'objectif est de proposer ces cours de sensibilisation chaque année, du jardin d'enfants à la fin de la scolarité obligatoire. Les instructeurs expliquent aux plus jeunes les règles élémentaires de la circulation et les exercent en classe. Avec les classes du secondaire, ils organisent également des tests cyclistes en différents lieux.

- [Les patrouilleurs scolaires](#)

Les patrouilleurs scolaires assurent la sécurité des élèves aux traversées et le long des passages piétons. Ils sont équipés de sorte à être bien visibles. Les heures de service dépendent des horaires scolaires : en règle générale, les patrouilleurs occupent leur poste 10 à 15 minutes avant le début des classes et reviennent lorsque les cours se terminent. Ils quittent leur poste lorsque la majorité des élèves a traversé la chaussée au point qu'ils surveillent. Avant leur entrée en fonction, les patrouilleurs scolaires sont formés par les instructeurs de la circulation des corps de police locaux et cantonaux.

- [Meglio a Piedi](#)

Le Tessin est le premier et unique canton suisse à s'être doté d'une politique cantonale en matière de mobilité scolaire, suite à une décision du Conseil d'Etat en juillet 2010. Le projet « Meglio a piedi » est dès lors considéré comme prioritaire dans le cadre du Programme d'actions cantonales « poids corporel sain ». Parmi les objectifs, Meglio a Pied met à disposition des communes un réseau de partenaires et de professionnels de la mobilité scolaire, ainsi qu'un manuel détaillant les étapes d'un plan de mobilité scolaire. Jusqu'à maintenant, 38 plans de mobilité sont en cours d'élaboration ou achevés dans 30 communes et concernaient 29% des écoliers tessinois fin 2013.

Parmi les mesures de modération du trafic proposées autour des écoles, l'« Isola Felice » (l'île heureuse) consiste en une zone de 300 à 1000 m autour de l'école où l'espace est aménagé de manière optimale pour la sécurité et le confort des enfants : continuité des parcours piétonniers et cyclistes, vitesse réduite du trafic motorisé (zones 20, respectivement 30 km/h) et espaces de jeux et de sociabilité.

Dans d'autres pays et au niveau international

- Les pays anglo-saxons : [School travel plans](#)

A partir des années 1990, les écoles britanniques ont disposé de « School travel plans » (plans de mobilité scolaire). En 1999, le principe du School Travel Plan était élargi à tout le pays par le Département des transports britannique, avec un budget conséquent permettant l'embauche de 250 conseillers (travel school advisers). Ainsi, en 2012, près du 90% des écoles britanniques disposaient d'un PMS.

Le gouvernement néo-zélandais a également fait de la sécurisation du chemin de l'école son cheval de bataille dès 2001, avec le lancement des « Walk to School Initiatives », qui prévoient de doter toutes les écoles d'un plan de mobilité scolaire. Il couvrira 500 écoles de la région d'Auckland à l'horizon 2016, avec l'objectif de voir les trajets en voiture diminuer de 10% d'ici là. Le Canada n'est pas en reste, avec un programme similaire lancé au niveau national en 2009 et le déblocage de 2,1 millions de dollars, notamment par le Département de la santé canadien, pour soutenir le lancement de plans de mobilité scolaire à travers le pays.

- Les régions francophones : [journées de formations](#)

Dans les régions francophones, les initiatives sont généralement lancées par les acteurs du terrain. Les autorités s'en mêlent pourtant : depuis 2006, la région du Grand-Lyon organise chaque année trois jours de formations qui ont permis jusqu'ici à une trentaine de communes de se lancer dans des démarches de sécurisation du chemin de l'école, qui concernent pas moins de 76 établissements scolaires.

A Bruxelles a lieu chaque année un Salon annuel de plans de déplacements scolaires en vue d'échanger sur les bonnes pratiques en la matière. Depuis 2006, la Région de Bruxelles-Capitale

encourage ses établissements scolaires à réaliser des plans de déplacement scolaire, avec le soutien de diverses associations. Environ 200 établissements auraient initié la démarche sur 650 écoles et un suivi de la Région indique que le 95% d'entre elles poursuivent les efforts en matière de sécurisation de manière autonome 3 ans après le lancement d'un plan.

- La campagne internationale [Save kids life](#)

Au niveau international, la campagne « Save kids life » a été lancée à l'occasion de la troisième Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière, du 4 au 10 mai 2015. Cette campagne est gérée par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, rattaché à l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Elle encourage l'action mondiale pour renforcer la sécurité des enfants sur les routes, notamment par la publication d'une déclaration signée par plus de 900'000 personnes, exigeant de prendre les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif.

7) Des organisations et initiatives au service de la sécurité des enfants

- [Rue de l'Avenir](#)
- [L'ATE](#)
- [Le Pédibus \(ATE\)](#)
- [Le BPA](#)
- [Mobilité piétonne](#)
- [Mobilité scolaire](#)
- [Save kids life](#)
- [OFROU \(section mobilité douce\)](#)

8) Principales sources utilisées pour constituer ce dossier

ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (2014) : [Plans de mobilité en cours](#).

BUREAU DE PREVENTION DES ACCIDENTS (2014) : [Rapport SINUS 2014](#). Berne : BPA, 112 p.

HORVATH S (2007): « Der verfassungsmässige Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg ». In: Schweizerische Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht, 12 (1), pp. 633-665.

KAUFMANN-HAYOZ R et al. (2010): [Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz](#). Berne: Bundesamt für Strassen, 271 p.

OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES (2015) : [Statistique des accidents 2014](#) (rapports standards VSS). Berne : OFROU, 40 p.

REGLI P et al. (2010). [L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école](#). Zurich : Künzler Bachmann Verlag, 31 p.

SAUTER D (2014). [Mobilité des enfants et des adolescents. Evolution de 1994 à 2010 - Analyse basée sur les micro-recensements « Mobilité et transports »](#). Berne : OFROU, 160 p.

SCHWEIZER T & REGLI P (2014) : [Pour un chemin de l'école acceptable](#). Zurich : Mobilité piétonne, 10 p.