

Déplacements d'élèves

Mémoire

Mai 2024



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la
mobilité et de l'environnement **DIME**
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und
Umwelt **RUMI**

Table des matières

1	Préambule	4		
2	Transport de voyageurs : autorisations cantonales	5		
2.1	Bases légales	5		
2.2	Autorisations cantonales	5		
2.2.1	Compétence	5		
2.2.2	Conditions	5		
2.2.3	Procédure	5		
3	Financement et reconnaissance	6		
3.1	Bases légales	6		
3.2	Principes	6		
3.2.1	Reconnaissance d'un transport d'élèves gratuit	7		
3.2.2	Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison de la longueur du trajet (art. 11 RLS)	7		
3.2.3	Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet (art. 14 RLS)	8		
3.2.4	Reconnaissance d'un transport d'élèves en cas de changement de cercle scolaire (art. 12 RLS)	8		
3.2.5	Reconnaissance d'un transport en faveur d'un élève à mobilité réduite (art. 13 RLS)	8		
3.3	Modalité de la gratuité (art. 16 RLS)	8		
3.3.1	Schéma décisionnel	10		
3.3.2	Bonnes pratiques	11		
3.4	Autres déplacements gratuits pour les élèves (à la charge des communes)	11		
3.4.1	Déplacements durant le temps scolaire (art. 17 al. 1 RLS)	11		
3.4.2	Changement d'établissement à l'intérieur d'un cercle scolaire imposé par l'inspecteur (art. 7 al. 3 RLS)	11		
3.4.3	Mesures d'aide ordinaire de pédagogie spécialisée (art. 86 al. 4 RLS)	11		
3.4.4	Cours de langue pour élèves primo-arrivants allophones (art. 94 al. 3 RLS)	11		
3.4.5	Placement en classe relais (art. 97 al 5 RLS)	11		
3.4.6	Programme préprofessionnel pour les élèves en rupture scolaire et sans projet professionnel (art. 98 al. 4 RLS)	11		
3.4.7	Accueil extrascolaire (AES)	11		
3.5	Tableau « Prise en charge des frais de déplacements d'élèves »	12		
4	Conducteurs – Véhicules	13		
4.1	Bases légales	13		
4.2	Caractère professionnel d'un transport (OTR 2 ; art. 3 al. 1bis)	13		
4.3	Caractère particulier des transports d'élèves	13		
4.4	Réglementation particulière pour des entreprises ou des personnes qui effectuent à titre professionnel des transports d'élèves	14		
4.5	Réglementation particulière pour les transports d'élèves effectués par des véhicules immatriculés au nom des communes ou cercles scolaires (transports non professionnels)	14		
4.6	Exigences concernant le certificat de capacité (OACP)	15		
4.6.1	Principe	15		
4.6.2	Exception	15		
4.7	Exigences en matière d'équipement des véhicules	15		
4.7.1	Ceintures de sécurité	15		
4.7.2	Places debout	15		
4.7.3	Signalisation bus scolaire	15		
5	Responsabilités – Assurances	16		
5.1	Bases légales	16		

5.2	Tâches et responsabilités des communes	16	6.4.3	Zone d'attente	20
5.3	Assurances	16	6.4.4	Montée et descente du bus	20
5.3.1	Transport effectué par une entreprise ou une personne à titre professionnel	16	6.4.5	Dans le bus	21
5.3.2	Transport effectué par la commune qui dispose de son propre bus et de son chauffeur	16	6.4.6	Après le départ du bus	21
5.3.3	Transport effectué par des parents d'élèves	17	6.5	Chemin de l'école à pied	21
5.4	Conséquences d'un dommage éventuel	17	6.5.1	Planification	21
5.5	Cas particuliers	17	6.5.2	Evaluation de la dangerosité des trajets	21
5.5.1	Enseignants-transporteurs dans le cadre de leur fonction	17	6.5.3	Recommandations pour définir les itinéraires	21
5.5.2	Parents-transporteurs lors d'activités scolaires	17	6.5.4	Pédibus	22
5.5.3	Transport en autocar	18	6.5.5	Patrouilleurs scolaires	22
6	Aménagements – Sécurité – Prévention	19	6.6	Chemin de l'école à vélo	22
6.1	Bases légales	19	6.7	L'utilisation de trottinettes ou rollers	23
6.2	Le chemin de l'école, une part de la vie de l'enfant	19	6.8	A proximité de l'école	23
6.3	Limites de l'enfant comme usager de la route	19	6.8.1	Zone d'arrêt du bus	23
6.4	Parcours et arrêts du bus scolaire	20	6.8.2	Dispositifs de stationnement des vélos	23
6.4.1	Parcours et horaire	20	6.8.3	Places de dépose minute	23
6.4.2	Places d'arrêts	20	6.8.4	Signalisation et marquage	24
			6.9	Plans de mobilité scolaire	24
			7	Contacts	25
			8	Annexes	26
			8.1	Argumentaire au sujet des transports d'écopiers et de l'OACP	26
			8.2	Sécurité des écopiers dans les véhicules (source : bpa_2.224.02)	28

1 Préambule

Sur le plan cantonal, le trafic induit par les écoles est intégré, dans la mesure du possible, dans les prestations offertes par les transports publics concessionnaires financés par les conventions d'offre.

Toutefois, la fusion de plusieurs écoles en cercle scolaire, la longueur et le caractère particulièrement dangereux de certains trajets, l'absence de transports publics dans certaines régions ont nécessité la mise en place de transports d'élèves.

L'octroi d'une autorisation cantonale pour le transport de voyageurs, le choix d'un véhicule adéquat, la formation et l'information des conducteurs et des conductrices, la sécurité du trajet, les couvertures d'assurances et le financement sont traités dans différentes bases légales ou règlements.

Dès lors, les instances concernées ont décidé de rassembler dans un document de référence, le présent mémorandum, les dispositions légales, les directives et les recommandations relatives aux déplacements d'élèves.

Ce document vise à accompagner les communes dans la planification et l'organisation des transports scolaires.

2 Transport de voyageurs : autorisations cantonales

2.1 Bases légales

- > Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)
- > Ordonnance fédérale du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)
- > Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)
- > Loi cantonale du 05.11.2021 sur la mobilité (LMob)
- > Règlement cantonal du 20.12.2022 sur la mobilité (RMob)

2.2 Autorisations cantonales

2.2.1 Compétence

Le Service de la mobilité est l'autorité compétente pour l'octroi d'autorisations cantonales au sens du droit fédéral. Le droit fédéral (art. 7 OTV) définit les cas dans lesquels une autorisation cantonale pour les courses servant exclusivement à transporter des élèves ou des étudiants (transport d'élèves).

2.2.2 Conditions

L'autorisation cantonale est octroyée ou renouvelée lorsque :

- > aucune offre de transports publics n'est menacée dans son existence
- > aucune offre de transports cofinancée par des contributions d'exploitation ou d'investissement par les pouvoirs publics n'est concurrencée de manière essentielle
- > aucun intérêt essentiel lié à l'environnement ou à l'aménagement du territoire ne s'y oppose
- > le respect des dispositions applicables en la matière est garanti

2.2.3 Procédure

Les demandes d'octroi, de renouvellement, de transfert ou de modification d'autorisations sont adressées au Service de la mobilité au plus tard trois mois avant la date prévue pour le début des courses.

Elles sont accompagnées des indications suivantes :

- > les coordonnées précises du requérant
- > les lignes, les itinéraires prévus et les points d'arrêts, avec la distance qui les sépare
- > l'extrait d'une carte topographique au 1:25 000, avec la mention de l'itinéraire et des points d'arrêts
- > la période d'exploitation
- > la date du début de l'exploitation
- > l'évaluation des coûts annuels, selon leur nature, avec la mention de la personne ou de l'établissement prenant en charge d'éventuels déficits
- > les caractéristiques techniques des véhicules utilisés pour les courses
- > les coordonnées du propriétaire des véhicules ainsi que l'entreprise dont dépend le personnel roulant

Les autorisations cantonales sont délivrées pour une période de cinq ans aux collectivités publiques ou aux entreprises aptes à assurer la pérennité et la fiabilité du transport. L'exploitation ne peut commencer que lorsque l'autorisation a été octroyée.

L'autorisation peut être retirée en tout temps, partiellement ou totalement, lorsque :

- > les conditions auxquelles elle doit satisfaire ne sont plus remplies
- > des violations graves ou réitérées des prescriptions ou des charges ont été commises
- > l'intérêt public le justifie

3 Financement et reconnaissance

3.1 Bases légales

- > Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- > Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)

3.2 Principes

A teneur de l'article 17 al. 1 LS, les élèves bénéficient, durant la scolarité obligatoire, de transports gratuits « lorsque la distance à parcourir entre le lieu de domicile ou de résidence habituelle et le lieu de scolarisation, la nature du chemin et des dangers qui y sont liés, l'âge et la constitution des élèves le justifient ».

Le droit des élèves à des transports gratuits, à certaines conditions, fait partie du droit individuel consacré par les Constitutions fédérale (art. 19) et cantonale (art. 18) à la gratuité de l'enseignement de base, dans la mesure où les élèves doivent avoir une possibilité suffisante de fréquenter l'école. La distance entre le domicile ou la résidence de l'élève et l'établissement scolaire ne doit ainsi pas mettre en péril l'objectif d'une formation de base suffisante. La jurisprudence en a déduit un droit à la couverture des frais de transport, dans la mesure où le chemin qui mène à l'école, à cause de sa longueur ou de sa dangerosité, ne peut pas être emprunté. Dans un tel cas, les communes doivent organiser et financer un transport scolaire (art. 57 al. 2 let. g LS). Le Conseil d'Etat a fixé les conditions de la reconnaissance et de la gratuité aux articles 10 à 16 du RLS.

L'Etat ne participant plus, depuis le 1^{er} août 2018, aux frais des transports scolaires, ceux-ci doivent désormais être supportés exclusivement par les communes (cf. l'art. 102 LS).

L'article 17 LS ne permet pas aux communes de percevoir auprès des parents une participation financière, totale ou partielle, aux frais des transports reconnus selon les conditions déterminées par les articles 10 à 16 RLS. Ceci vaut également pour les déplacements dans le cadre d'activités scolaires (courses scolaires, camps, activités sportives ou culturelles), à l'exception d'un voyage d'étude à l'étranger ou d'un camp proposé au cycle d'orientation dans le cadre d'une semaine thématique à options.

3.2.1 Reconnaissance d'un transport d'élèves gratuit

3.2.1.1 Compétence (art. 15 RLS)

Les communes sont compétentes pour reconnaître les transports gratuits au sens de l'article 17 LS.

3.2.1.2 Glossaire

Transports publics de ligne, Bus public

Ce sont les transports publics officiels dont les horaires et parcours sont connus du public. Il s'agit de bus et de trains. Les voyageurs ne sont pas systématiquement assis et attachés.



Si un transport d'élèves gratuit est reconnu, les communes peuvent s'organiser pour que les écoliers empruntent le bus public de ligne.

Bus scolaire spécial

Ce sont des bus à concession privée pour des courses privées. Dans le cas présent, il s'agit de courses scolaires. Les sièges sont équipés de ceintures.



3.2.2 Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison de la longueur du trajet (art. 11 RLS)

«¹ Un transport est reconnu si l'élève doit parcourir, pour se rendre de son lieu de domicile ou de sa résidence habituelle à son établissement, une distance d'au moins :

- a) 2,5 km, à l'école primaire
- b) 4 kilomètres, à l'école du cycle d'orientation

² La longueur du trajet est calculée depuis le domicile ou la résidence habituelle de l'élève jusqu'à son lieu d'enseignement principal suivant l'itinéraire piétonnier le plus court. »

Afin d'être au plus juste dans le calcul de la distance à parcourir, il convient de prendre en considération la dénivellation sur le chemin d'école (kilomètres-effort¹) lorsque des conditions topographiques particulières le justifient. Le calcul peut se faire sur <https://maps.fr.ch/>.

¹ Kilomètre effort [km] pour un déplacement à pied = distance [km] + dénivelé positif [m]/100 + dénivelé négatif [m]/300

3.2.3 Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet (art. 14 RLS)

« Un transport d'élèves est reconnu, sans égard à la distance à parcourir, si, sur le chemin du domicile ou de la résidence habituelle à l'établissement, la circulation piétonnière est particulièrement dangereuse. »

Indépendamment de la distance à parcourir, l'élève a droit à un transport gratuit si son chemin présente un danger particulier lequel doit être analysé selon différents critères tirés de la jurisprudence fédérale (conditions de circulation et de cheminement). A cet égard, il est important d'insister sur le fait que le trajet piétonnier doit présenter un danger particulièrement accru pour tous les piétons, la volonté du législateur n'étant pas de transporter l'ensemble des élèves du canton pour seul motif qu'ils doivent emprunter la route. Ainsi, si un trajet déterminé peut être emprunté par les piétons, il revient aux parents d'accompagner leurs enfants s'ils estiment que ceux-ci ne sont pas encore aptes à le parcourir seuls.

Relèvent des conditions de circulation notamment le trafic et le type de route, les limites de vitesse, la visibilité et l'accidentologie. Relèvent des conditions de cheminement notamment l'éclairage, les obstacles latéraux et les traversées.

Une modification temporaire des conditions de sécurité, due aux conditions météorologiques (enneigement, verglas, fortes pluies, etc.) ne donne en principe pas droit à un transport gratuit. Dans ces cas, il revient aux parents d'assurer les déplacements.

Pour évaluer la dangerosité d'un trajet scolaire, les communes peuvent au besoin s'adjoindre les services d'un bureau spécialisé en mobilité ou du bureau de prévention des accidents (bpa). Le Service de la mobilité peut également intervenir à titre d'expert pour valider les planifications communales ou en cas de litige entre la commune et des particuliers (cf. également ch. 6.5.2).

3.2.4 Reconnaissance d'un transport d'élèves en cas de changement de cercle scolaire (art. 12 RLS)

« Le transport d'un élève fréquentant un établissement autre que le sien est reconnu aux conditions de l'article 11 RLS (2,5 km à l'école primaire, 4 kilomètres à l'école du cycle d'orientation), si le changement d'établissement ou de cercle scolaire a été imposé. » (cf. l'art. 16 al. 1 2e phrase LS). Il en va différemment lorsque les parents ont demandé le changement de cercle scolaire (par exemple pour des raisons de langue). Dans ce cas, ce sont eux qui doivent organiser et financer les déplacements de leur enfant.

3.2.5 Reconnaissance d'un transport en faveur d'un élève à mobilité réduite (art. 13 RLS)

« Le transport d'un élève à mobilité réduite est reconnu si, de manière durable, l'élève ne peut se rendre par ses propres moyens, pour des raisons médicales attestées, à son établissement scolaire. »

Peu importe la distance à parcourir ou l'absence de danger sur le trajet : l'élève à mobilité réduite, attestée médicalement, a droit à un transport gratuit pour se rendre à l'école s'il ne peut s'y rendre par ses propres moyens, en raison d'obstacles à l'accessibilité ou par manque de transports publics adaptés à son handicap. Ce droit ne s'applique toutefois pas à des situations temporaires (accident ou maladie) de courte durée. Dans ce cas, il appartient aux parents d'assumer les déplacements.

3.3 Modalité de la gratuité (art. 16 RLS)

«¹ Lorsqu'un transport scolaire est reconnu, l'élève a droit au remboursement du titre du transport public. En outre, les communes assurent un accompagnant adéquat dans le bus pour les élèves de moins de 7 ans. ».

Dans la pratique, la notion de petits écoliers sous-entend les 1-2H. L'indication *moins de 7 ans* sera remplacée par la terminologie *1-2H* lors de la prochaine modification légale.

Dans la pratique, le transport des petits élèves s'avère délicat. Cela d'autant plus que les bus de transport de ligne ne sont pas systématiquement équipés de ceintures de sécurité et que les voyageurs peuvent être debout.

La disposition est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023 et doit idéalement être mise en place, au vu des budgets à prévoir, dès la rentrée 2024.

L'accompagnement obligatoire s'applique lorsque le transport scolaire gratuit est concrétisé au moyen d'une ligne de transport public (bus) non équipé de ceinture de sécurité, dès un élève de 1-2H et pour chaque trajet. La forme de l'accompagnement est laissée (volontairement) ouverte par la disposition réglementaire. Plusieurs formes d'accompagnement sont envisageables tels qu'un surveillant engagé par la commune, par l'entreprise de transport public, un parent ou un système de parrainage avec des enfants aînés. Lors de parrainage, la responsabilité est du ressort de la commune. Le nombre maximal d'enfants par accompagnant relève en outre de l'appréciation de la commune.

Dans le cas où il ne manque que quelques paires de courses au transport de ligne (trafic régional ou local) pour assurer le transport scolaire, la commune peut aborder le Service de la mobilité pour voir dans quelle mesure une augmentation des courses de trafic de ligne est possible avec l'intégration d'élèves.

«² A défaut de courses publiques suffisantes, son droit s'étend, en principe, à un transport collectif du centre de la localité de son domicile ou de sa résidence habituelle à son établissement ou, alternativement, à une indemnité pour l'utilisation d'un véhicule privé par les parents.

³ Si les communes n'organisent pas de transports scolaires durant la pause de midi, elles supportent les frais de prise en charge des élèves dont le transport est reconnu. Elles peuvent percevoir auprès de parents une participation pour les frais de repas. »

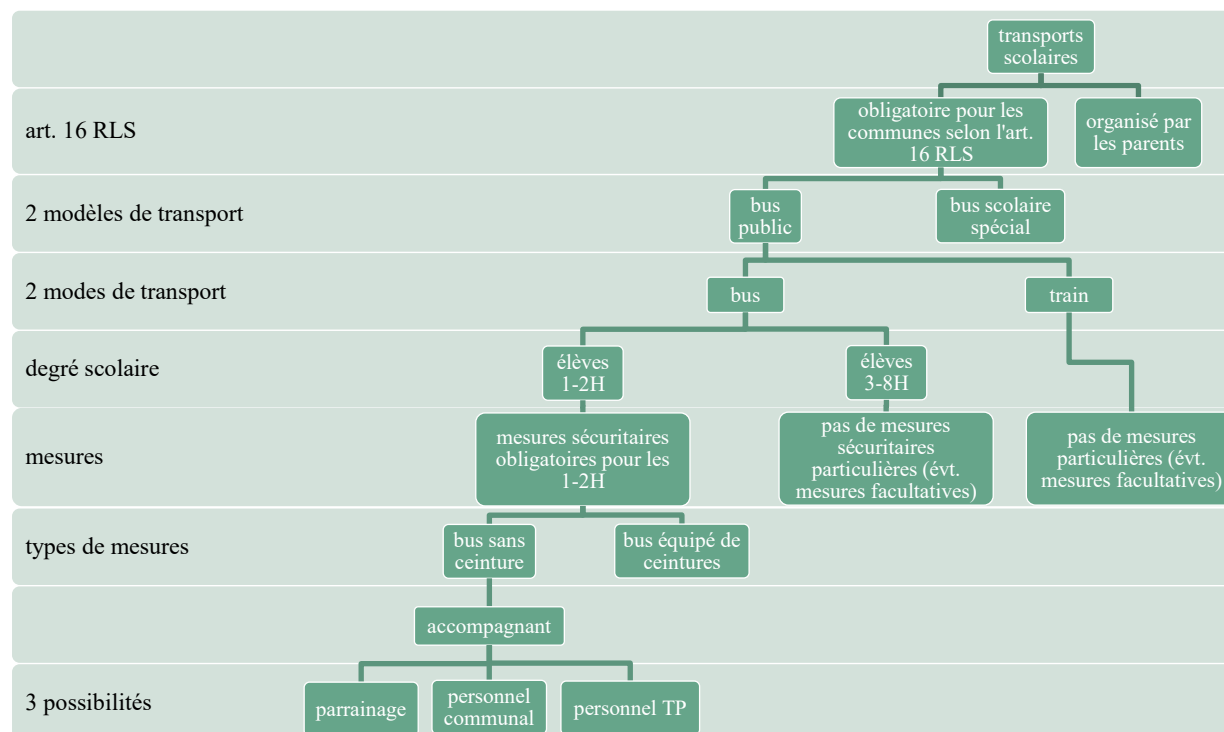
Il n'existe aucun tarif légal pour l'indemnisation des parents. Les communes disposent d'une grande latitude pour fixer cette indemnité. Toutefois, elles doivent se fonder sur des critères objectifs et pertinents (par exemple : forfait par km, par trajet ou par période). En cas de contestation par les parents, l'indemnité doit résister à l'examen de l'autorité de recours compétente, à savoir le préfet.

L'élève n'a droit à la gratuité que dans la mesure où il utilise les transports scolaires. Les parents qui, par préférence aux transports scolaires, pourvoient eux-mêmes au transport de leur enfant n'ont pas droit à une indemnité.

Par mesure d'économie ou de rationalisation, les communes n'ont pas l'obligation de prévoir le retour des élèves à leur domicile pour le repas de midi. Dans ce cas, les frais de l'accueil extrascolaire pour la prise en charge à midi ou pour la surveillance des élèves doivent être supportés par les communes, déduction faite du coût du repas à la charge des parents.

3.3.1 Schéma décisionnel

En cas de transport gratuit, les différentes étapes sont résumées dans ce schéma.



3.3.2 Bonnes pratiques

Les cercles scolaires ont signalé les pratiques suivantes :

- > Charte de bonne conduite de déplacements (signées par l'enfant, les parents et les autorités compétentes)
- > Sanctions en cas de mauvais comportement (p.ex. exclusion temporaire de l'enfant)
- > Sensibiliser les enfants aînés de veiller au bien-être des plus jeunes
- > Attention particulière des autorités responsables durant les 3 premières semaines de la rentrée pour que la routine puisse s'installer
- > Contrôles aléatoires et épisodiques par un adulte

3.4 Autres déplacements gratuits pour les élèves (à la charge des communes)

3.4.1 Déplacements durant le temps scolaire (art. 17 al. 1 RLS)

« Sont gratuits pour les élèves les déplacements, durant le temps scolaire, d'un lieu d'enseignement à un autre, notamment pour se rendre aux lieux de l'éducation physique et sportive, des activités créatrices ou de l'enseignement religieux. »

Les transports organisés pour suivre un cours inscrit à la grille-horaire hebdomadaire sont gratuits pour les parents et doivent donc être pris en charge par les communes.

3.4.2 Changement d'établissement à l'intérieur d'un cercle scolaire imposé par l'inspecteur (art. 7 al. 3 RLS)

« Lorsque le changement d'établissement est imposé par l'inspecteur, le coût et l'organisation du transport scolaire sont à la charge de la ou des communes du cercle scolaire. »

3.4.3 Mesures d'aide ordinaire de pédagogie spécialisée (art. 86 al. 4 RLS)

« Le coût et l'organisation occasionnés par un regroupement d'élèves sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle des élèves. »

3.4.4 Cours de langue pour élèves primo-arrivants allophones (art. 94 al. 3 RLS)

« Le coût et l'organisation d'un transport scolaire occasionné par un regroupement d'élèves primo-arrivant allophones sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle des élèves. »

3.4.5 Placement en classe relais (art. 97 al 5 RLS)

« Le coût et l'organisation du transport scolaire pour fréquenter une classe relais sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle de l'élève. Les frais de repas sont à la charge des parents. »

3.4.6 Programme préprofessionnel pour les élèves en rupture scolaire et sans projet professionnel (art. 98 al. 4 RLS)

« Le coût et l'organisation d'un transport scolaire occasionné par un regroupement d'élèves en rupture scolaire et sans projet professionnel sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle des élèves. »

3.4.7 Accueil extrascolaire (AES)

Selon les directives sur les structures d'accueil extrascolaire émises par la DSAS, dans le cadre d'accueil extrascolaire en milieu collectif, l'encadrement des trajets entre l'AES et l'école se fait par une personne adulte. Cette mesure est obligatoire pour les enfants de 4-6 ans et recommandé pour les plus grands.

La gratuité ne s'applique pas aux déplacements pour se rendre aux structures d'accueil extrascolaire.

3.5 Tableau « Prise en charge des frais de déplacements d'élèves »

A la charge des communes :	A la charge des parents :
Trajets de 2,5 km ou plus (école primaire) resp. de 4 km ou plus (Cycle d'orientation)	Trajets de moins de 2,5 km (école primaire) resp. moins de 4 km (Cycle d'orientation)
Trajets particulièrement dangereux pour les piétons	Trajets non reconnus comme particulièrement dangereux pour les piétons
Sorties, excursions, camps ¹⁾	Voyage d'étude à l'étranger ou camp proposé au cycle d'orientation dans le cadre d'une semaine thématique à options ¹⁾
Déplacements durant le temps scolaire, notamment pour : - l'éducation physique et sportive, les activités créatrices, l'enseignement religieux ; - la logopédie, psychologie, psychomotricité	Sport scolaire facultatif Accueil extrascolaire
Mesures d'aide ordinaire de pédagogie spécialisée (regroupement d'élèves)	Mesures éducatives et disciplinaires ²⁾
Cours de langue pour élève primo-arrivants allophones (regroupement)	Elèves à haut potentiel intellectuel (regroupement)
Placement d'un élève en classe relais	12 ^e année linguistique (dans une classe de l'autre partie linguistique du canton)
Programme préprofessionnel (regroupement d'élèves)	Visites d'entreprises
	Tout changement de cercle scolaire ou d'établissement demandé par les parents (notamment pour raisons de langue)
	Changement de cercle scolaire dans le cadre du programme « sports-arts-formation »

¹⁾ Au cycle d'orientation, un montant maximal de 400 francs par élève et par année scolaire peut être facturé aux parents afin de couvrir les frais d'un voyage d'étude à l'étranger ou d'un camp proposé dans le cadre d'une semaine thématique à options.

²⁾ Par exemple : l'élève exclu d'un camp qui doit fréquenter l'enseignement dans un autre cercle scolaire

4 Conducteurs – Véhicules

4.1 Bases légales

- > Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1)
- > Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)
- > Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)
- > Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)
- > Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)
- > Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route (Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, OACP)

4.2 Caractère professionnel d'un transport (OTR 2 ; art. 3 al. 1bis)

Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur. Exemple : une entreprise de transports ou une personne qui effectue des transports d'élèves contre rémunération sur la base d'un contrat passé avec des communes, des établissements scolaires, des instituts privés, etc.

4.3 Caractère particulier des transports d'élèves

Une autorisation cantonale est nécessaire pour pouvoir effectuer des transports d'écoliers art. 7 let. b OTV (RS 745.11).

Qu'il s'agisse de transports professionnels ou non, qu'ils soient effectués au moyen de véhicules lourds ou légers, les transports d'élèves ne sont régis ni par l'OTR 1 ni par l'OTR 2 du fait qu'ils sont considérés comme un service de ligne spécialisé, pour autant qu'ils respectent les clauses de l'autorisation (trajets, type de passagers, etc.). Le service de ligne spécialisé est défini comme étant le transport régulier de certaines catégories de passagers, à l'exclusion d'autres passagers.

4.4 Réglementation particulière pour des entreprises ou des personnes qui effectuent à titre professionnel des transports d'élèves²

Nombre de places (sans conducteur)	Poids total (tonnes)	Permis de conduire avant le 1 ^{er} avril 2003	Permis de conduire à partir du 1 ^{er} avril 2003		Enregistreur de données (ED) Tachygraphe (Tachy) Tachygraphe numérique (TN)
			Echange contre un PCC	Nouvelle catégorie	
Jusqu'à 8 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'élèves)	D1 - code 106 - code 122 (B)	B + code 121 (TPP)	ED, Tachy ou TN
De 9 à 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'élèves)	D1 - code 106 - code 122 (B)	D1	ED, Tachy ou TN
Plus de 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'élèves)	D1 - code 106 - code 122 (B)	D	ED, Tachy ou TN
Jusqu'à 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D1	ED, Tachy ou TN
Plus de 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D	ED, Tachy ou TN

4.5 Réglementation particulière pour les transports d'élèves effectués par des véhicules immatriculés au nom des communes ou cercles scolaires (transports non professionnels)

Nombre de places (sans conducteur)	Poids total (tonnes)	Permis de conduire avant le 1 ^{er} avril 2003	Permis de conduire à partir du 1 ^{er} avril 2003		Enregistreur de données (ED) Tachygraphe (Tachy) Tachygraphe numérique (TN)
			Echange contre un PCC	Nouvelle catégorie	
Jusqu'à 8 places	Jusqu'à 3,5 t	B	B	B	Non
De 9 à 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D2	D1 - max 3,5 t - code 106	D1	Non
Plus de 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D2	D1 - max 3,5 t - code 106	D	Non
Jusqu'à 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D1	ED, Tachy ou TN
Plus de 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D	ED, Tachy ou TN

² Cette réglementation s'applique également aux entreprises ou personnes qui effectuent à titre professionnel des transports de personnes handicapées ou d'ouvriers/ères

4.6 Exigences concernant le certificat de capacité (OACP)

4.6.1 Principe

Celui qui veut transporter des personnes avec des cars ou des minibus (permis cat. D ou D1), respectivement des marchandises avec des camions (permis cat. C ou C1) doit non seulement avoir le permis de conduire de la catégorie correspondante, mais également être en possession du certificat de capacité pour le transport de personnes ou de marchandises et suivre régulièrement des cours de formation continue.

Des informations détaillées au sujet du certificat de capacité sont disponibles sous www.cambus.ch. La commande du certificat de capacité s'effectue également par ce lien. Le certificat de capacité n'est attribué qu'aux personnes qui possèdent un permis au format carte de crédit de la catégorie correspondante. De ce fait, l'ancien permis de conduire (bleu) doit être échangé contre un permis au format carte de crédit.

4.6.2 Exception

Le transport professionnel de personnes avec un véhicule automobile léger dont le nombre de places assises outre le siège du conducteur ou de la conductrice ne dépasse pas huit (permis cat. B), n'est pas soumis à l'OACP. Toutefois, une autorisation selon l'art.25 OAC (code 121) est nécessaire.

4.7 Exigences en matière d'équipement des véhicules

4.7.1 Ceintures de sécurité

Toutes les places assises des véhicules immatriculés ou transformés dès le 1^{er} mars 2006 doivent être équipés de ceintures de sécurité sur toutes les places assises.

4.7.2 Places debout

Les places debout ne sont admises que dans les autocars et les minibus affectés au trafic de ligne.

4.7.3 Signalisation bus scolaire

Le signal « Enfants » est facultatif sur les véhicules servant aux transports scolaires. Il doit être masqué ou enlevé lorsque le véhicule n'est pas utilisé pour les transports scolaires (chiffre 7 de l'annexe 4 OETV).



5 Responsabilités – Assurances

5.1 Bases légales

- > Loi du 16 septembre 1986 sur la responsabilité civile des collectivités publiques et de leurs agents
- > Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- > Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)
- > Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)
- > Règlement du 17 décembre 2002 du personnel de l'Etat (RPers)

5.2 Tâches et responsabilités des communes

En vertu des articles 57 LS et 10 à 16 RLS, les communes pourvoient aux transports des élèves et en assument de ce fait la responsabilité (art. 18 al. 2 RLS). Dans le cadre de cette attribution légale, il incombe également aux communes d'organiser la surveillance des élèves du primaire contraints de demeurer un moment dans la cour d'école en raison de l'horaire des transports scolaires, au-delà des dix minutes de surveillance avant et après les cours incombant aux enseignants et enseignantes (art. 18 al. 3 RLS).

Le règlement scolaire communal détermine les attributions du conseil communal en la matière, telles que notamment :

- > reconnaître les transports gratuits en raison de la longueur ou de la dangerosité du trajet
- > fixer l'horaire et le parcours
- > prévoir les haltes nécessaires en choisissant des endroits exempts de danger
- > choisir le transporteur
- > faire surveiller l'arrivée et le départ des véhicules à l'école
- > veiller de manière générale à la sécurité des transports pour les élèves

La commune est donc responsable du bon déroulement des transports scolaires. La Direction de la formation et des affaires culturelles (DFAC) recommande aux communes de conclure une assurance RC couvrant les risques inhérents à ces tâches.

Les mêmes responsabilités lui incombent pour organiser les transports d'un lieu d'enseignement à un autre, notamment pour se rendre aux lieux de l'éducation physique et sportive (piscine, patinoire, station de ski, etc.), des activités créatrices ou de l'enseignement religieux.

5.3 Assurances

En matière d'assurances, la situation dépend du type de transport mis en place par les communes.

5.3.1 Transport effectué par une entreprise ou une personne à titre professionnel

Les assurances liées au véhicule et au chauffeur (RC, casco, accident, éventuellement assurance-passager) sont conclues par l'entreprise de transport. La commune peut demander à voir les contrats d'assurances ainsi que les documents cités sous point 5.5.3. L'entreprise est responsable de son chauffeur et de l'état de son véhicule.

5.3.2 Transport effectué par la commune qui dispose de son propre bus et de son chauffeur

La commune devra conclure les assurances liées au véhicule et au chauffeur (RC, casco, accident, éventuellement assurance-passager). Elle est responsable de son chauffeur - qui est un employé communal - et de l'état de son véhicule. Elle choisira une personne digne de confiance capable d'assumer pleinement cette charge.

5.3.3 Transport effectué par des parents d'élèves

Les parents qui transportent leurs enfants au moyen de leur véhicule privé disposent de leurs assurances privées (RC, casco, accident, éventuellement assurance-passager) et ont droit à une indemnité pour les transports reconnus en raison de la longueur ou de la dangerosité du trajet (cf. ch. 3.2.1).

5.4 Conséquences d'un dommage éventuel

L'assurance RC qui prendra en charge d'éventuels dommages causés à autrui est l'assurance RC du détenteur du véhicule fautif. Les occupants des véhicules impliqués sont également couverts par cette assurance. Une assurance-passagers peut être complémentaire aux prestations de l'assurance RC. Elle répond en outre des dommages subis par le conducteur lui-même en complément de son assurance-accident. Il y a lieu cependant de se renseigner auprès des compagnies d'assurances pour connaître leurs conditions générales.

L'assurance RC du détenteur du véhicule fautif ou toute autre assurance (par exemple l'assurance-accident) qui a dédommagé les lésés pourrait se retourner contre le conducteur en cas de faute grave, voire contre la commune en la rendant responsable du dommage causé par le transporteur dans l'accomplissement de son travail. La commune dispose cependant de preuves libératoires en ce sens qu'elle ne répondra d'aucun dommage si elle prouve qu'elle a pris toutes les précautions commandées par les circonstances pour détourner le dommage ou que sa diligence n'eut pas empêché le dommage de se produire. La responsabilité éventuelle de la commune n'exclut pas une responsabilité personnelle du conducteur du véhicule ou d'un tiers.

Les suites pénales d'un éventuel accident sont quant à elles définies par la loi sur la circulation routière. La responsabilité pénale est une responsabilité individuelle qui ne peut être assumée que par l'auteur de l'infraction, le plus souvent le conducteur du véhicule.

5.5 Cas particuliers

5.5.1 Enseignants-transporteurs dans le cadre de leur fonction

Lorsqu'un enseignant est occasionnellement amené à transporter dans le cadre de sa fonction, avec l'autorisation de son supérieur hiérarchique, des élèves avec son véhicule privé, il peut, en cas de dégâts à son véhicule, demander à la DFAC une indemnisation couvrant tout ou partie des dommages ou, en cas d'assurance casco, la franchise et la perte de bonus imposées, après une déduction de 200 francs. Cette indemnisation est exclue en cas de faute grave (art. 130 RPers). En cas de dommages causés à autrui, l'enseignant est couvert par son assurance RC véhicule. La DFAC lui remboursera la franchise et la perte de bonus imposées, la faute grave étant là également réservée.

5.5.2 Parents-transporteurs lors d'activités scolaires

Des arrangements contractuels entre la commune et les parents-transporteurs peuvent intervenir, notamment lorsque le service rendu par les parents n'est pas simplement occasionnel. Ainsi, la commune pourrait consentir à prendre à sa charge tout ou partie de la franchise et la perte de bonus imposées par les assurances privées aux parents-transporteurs en cas de dommages à leur véhicule ou à autrui, même si sa responsabilité n'est pas démontrée.

Afin de couvrir les dommages causés à autrui par des parents, la commune qui fait régulièrement appel à eux, non seulement pour des transports mais également pour d'autres activités s'inscrivant dans le cadre scolaire (moniteurs, accompagnateurs, cuisiniers, infirmiers, etc.), a la possibilité de conclure une assurance RC globale.

5.5.3 Transport en autocar

Lorsque les communes mandatent un transporteur professionnel pour les déplacements d'élèves à un camp de ski, un camp vert, une course d'école, etc., elles peuvent exiger, pour des raisons de sécurité, que :

- > l'entreprise mandatée produise sa licence de transport V (voyageurs) valable
- > le véhicule utilisé ait été mis en circulation idéalement après le 30 septembre 1999 afin de garantir l'équipement d'un ABS et de ceintures de sécurité pour toutes les places assises
- > le conducteur, avant le début de la course, présente son permis de conduire et son certificat de capacité (« certificat 95 »)

Elles peuvent également vérifier, sur le permis de circulation, que la date du dernier contrôle technique du véhicule ne remonte pas à plus d'un an.

6 Aménagements – Sécurité – Prévention

6.1 Bases légales

- > Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- > Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)
- > Loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité (LMob)
- > Règlement du 20 décembre 2022 sur la mobilité (RMob)
- > Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)
- > Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)
- > Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)

6.2 Le chemin de l'école, une part de la vie de l'enfant

Aller à pied ou à vélo à l'école ou jusqu'à l'arrêt du bus est une habitude saine et agréable pour l'élève, le transport de l'enfant en voiture devant être l'exception en raison des nuisances induites, principalement en termes de sécurité aux abords des écoles.

L'enfant doit faire l'expérience du chemin de l'école ; c'est pour lui un moment important de la journée. Il apprend ainsi à gérer son temps et à mieux connaître son environnement. Il apprend aussi à mieux maîtriser la route en tant que piéton ou cycliste.

Le chemin de l'école à pied ou à vélo participe aussi à l'activité physique régulière préconisée par le Canton dans son programme « Je mange bien, je bouge bien » 2018-2021, visant à créer un environnement favorable à la santé afin de prévenir les maladies non transmissibles et agir sur les facteurs de risque tels que le surpoids et l'obésité, chez les enfants et les jeunes.

6.3 Limites de l'enfant comme usager de la route

En raison de sa petite taille et de sa faible capacité de perception, l'enfant voit souvent mal les véhicules qui s'approchent. De plus, il ne sait pas évaluer les distances et a de la peine à localiser les bruits. Par ailleurs, l'enfant est trop impulsif pour se comporter en parfait piéton ou en parfait cycliste. Enfin, il peut exister des différences importantes entre divers enfants d'un même âge.

Pour toutes ces raisons, la responsabilité d'éviter un accident incombe de fait au conducteur adulte qui doit anticiper la réaction de l'enfant en réduisant sa vitesse et en étant prêt à s'arrêter. Il doit également savoir que l'on apprend aux enfants d'attendre l'arrêt des véhicules avant de traverser la route à un passage pour piétons. Il ne doit donc pas les inciter à traverser avant par un signe de la main par exemple.

S'ils estiment leur enfant apte à parcourir seul le chemin de l'école, les parents l'aideraient néanmoins beaucoup en l'accompagnant pendant les premiers temps et en lui expliquant les éventuels dangers pouvant survenir. Ce temps d'apprentissage peut varier d'un enfant à un autre. Il doit permettre à l'enfant d'acquérir les bons comportements et de se familiariser avec le parcours et le temps nécessaire pour se rendre à l'école (courir sur le chemin de l'école, si on est en retard par exemple, peut être source de danger).

Lorsque la visibilité diminue, notamment par mauvais temps ou en période hivernale, ils veilleront également à ce que l'enfant porte des vêtements clairs, équipés si possibles de bandes réfléchissantes, de façon à ce qu'il puisse être bien perçu par les automobilistes.

L'enfant imite les bons mais aussi les mauvais comportements des adultes qui doivent montrer l'exemple, pour leurs enfants et ceux des autres. Si un adulte traverse au feu rouge ou en dehors des passages pour piétons et que rien de grave ne survient, l'enfant peut en conclure à tort qu'il peut en faire autant.

6.4 Parcours et arrêts du bus scolaire

Ce chapitre présente les principales consignes, règles de circulation et d'aménagement.

6.4.1 Parcours et horaire

La sécurité du parcours doit l'emporter lorsqu'il s'agit de fixer l'horaire. Il ne faut pas hésiter à choisir un trajet un peu plus long si la sécurité des enfants est mieux assurée.

Lors de l'établissement du parcours du bus scolaire, une attention particulière doit être portée aux emplacements des arrêts. Ceux-ci doivent desservir au mieux les quartiers d'habitation (si possible dans un rayon de 300 m environ autour des arrêts) et être situés à la convergence des cheminements piétonniers, de préférence sécurisés.

De manière générale, on privilégiera les arrêts, respectivement les cheminements des élèves, sur les routes de moindre importance du point de vue du trafic routier (routes de desserte) pour des raisons de sécurité.

6.4.2 Places d'arrêts

Les arrêts des bus scolaires s'effectuent en priorité sur les arrêts des transports de ligne (bus urbains ou régionaux). A défaut, des arrêts de bus scolaires peuvent être définis. Ces arrêts ne nécessitent pas de repérage (marquage ou panneau).

Les arrêts en dehors de la chaussée doivent être privilégiés, en tenant compte du type de véhicule (longueur, porte-à-faux), des visibilité (ne pas masquer un débouché par ex.), des manœuvres éventuellement nécessaires (les demi-tours et marches arrière sont à éviter), ainsi que des contraintes d'entretien (hiver notamment).

Sur les routes de desserte supportant peu de trafic, les arrêts sur chaussée peuvent être admis pour autant que les distances de visibilité d'arrêt (perception par les véhicules circulant sur la route) soient respectées : 20 m à 30 km/h, 50 m à 50 km/h, 70 m à 60 km/h et 110 m à 80 km/h (source : VSS 40 273a de juin 2010).

A proximité d'un passage pour piétons, les bus doivent de préférence s'arrêter après celui-ci pour ne pas cacher la visibilité des piétons aux automobilistes (venant des deux directions).

Pour tout arrêt du bus scolaire sur une route cantonale, une autorisation doit être demandée par la Commune auprès du Service des ponts et chaussées.

6.4.3 Zone d'attente

Un arrêt doit être muni d'une zone d'attente permettant aux élèves d'attendre le bus en toute sécurité et sans gêner la circulation des piétons. Lors d'un arrêt sur une place, un repère peut être marqué pour délimiter la ligne à ne pas franchir jusqu'à l'arrêt du bus.

Les zones d'attentes doivent impérativement être situées en dehors de la chaussée. Elles doivent être confortables (revêtement, déclivité, etc.) et dimensionnées pour accueillir tous les élèves concernés. Elles sont si possible éclairées et munies d'un abri.

Elles peuvent également être équipées de systèmes sécurisés pour le stationnement des vélos qui seront implantés de sorte à ne pas gêner les autres utilisateurs lors de l'arrivée ou le départ du cycliste.

6.4.4 Montée et descente du bus

L'élève doit attendre que le bus s'arrête avant de s'en approcher. Il laisse descendre les passagers avant de monter dans le bus et évite les bousculades.

Le conducteur veille lors de la fermeture des portes à ce que tous les élèves soient montés (ou descendus). Il attend que tous les enfants soient assis et dûment attachés pour démarrer.

Lorsqu'un bus scolaire signalé comme tel s'arrête pour laisser monter ou descendre les élèves et que les feux clignotants sont enclenchés, les automobilistes ne peuvent le dépasser qu'à une allure réduite et en faisant preuve d'une prudence particulière ; au besoin, ils doivent s'arrêter.

6.4.5 Dans le bus

Les élèves doivent rester assis et attachés à leur place. Ils ne doivent pas gêner le conducteur de quelque sorte que ce soit.

6.4.6 Après le départ du bus

En dehors des passages pour piétons, l'élève passe derrière le bus et attend le départ du véhicule pour traverser la route (meilleure visibilité). Il utilise les passages pour piétons s'il y en a. Il bénéficie de la priorité sur de tels passages mais ne doit pas s'y lancer à l'improviste.

6.5 Chemin de l'école à pied

6.5.1 Planification

A teneur de l'article 17a LS, les communes veillent à ce que les itinéraires utilisés par les élèves pour se rendre à l'école ne soient pas particulièrement dangereux pour la circulation piétonnière. Au besoin, elles prennent des mesures constructives et organisationnelles pour renforcer la sécurité et la praticabilité de ces itinéraires. A défaut, l'article 17 s'applique.

C'est dans le cadre de la révision générale du Plan d'aménagement local (PAL) que doivent être menées les réflexions liées au chemin de l'école, en particulier lors de la mise en zone de nouveaux quartiers.

Les aménagements projetés (trottoirs, aménagements cyclables, réaménagement de carrefours, zones modérées) doivent figurer sur le plan directeur communal.

6.5.2 Evaluation de la dangerosité des trajets

Les communes sont habilitées à statuer sur la dangerosité des trajets, conformément à l'article 14 RLS. Elles peuvent au besoin s'adjoindre les services d'un bureau spécialisé en transports ou du bureau de prévention des accidents (bpa). Le Service de la mobilité peut également intervenir à titre d'expert pour valider les planifications communales ou en cas de litige entre la commune et des particuliers.

Pour évaluer la dangerosité d'un trajet scolaire, les éléments suivants doivent être pris en considération : caractéristiques de la route (type, largeur, visibilité), accidentologie, conditions de circulation du trafic motorisé (trafic journalier moyen, vitesses) et conditions de cheminement des piétons (éclairage, obstacles latéraux, traversées, déclivité, etc.).

L'analyse est généralement menée par tronçons de route. Il suffit qu'un tronçon du parcours soit évalué comme particulièrement dangereux pour que l'ensemble du trajet le soit.

6.5.3 Recommandations pour définir les itinéraires

Le chemin le plus court n'est pas nécessairement le meilleur en termes de sécurité, mais pour que le cheminement soit attractif, le détour ne doit pas excéder un supplément de déplacement de 20 % du trajet initial (source : VSS 640 070 de février 2009).

Pour autant que le trottoir ait des dimensions standard, les trajets s'effectuant sur trottoir ne peuvent pas être reconnus comme « particulièrement dangereux » même si des points particuliers du trajet présentent certaines difficultés, comme les traversées de route par exemple.

Le cheminement des piétons sur la chaussée (mixité des déplacements) n'est théoriquement acceptable que sur les routes de desserte. Pour la définition des routes, la commune se référera à son plan directeur.

Pour une bonne sécurité des piétons, il est nécessaire que la visibilité d'arrêt des véhicules soit suffisante en tout point du trajet : 20 m à 30 km/h, 50 m à 50 km/h, 70 m à 60 km/h et 110 m à 80 km/h (source : VSS 40 090b de juillet 2001).

Un seul côté de la route offrant de bonnes conditions de circulation (présence d'un accotement par ex.) peut être retenu pour le cheminement.

Le marquage de bandes longitudinales pour piétons est une solution qui n'offre pas la sécurité d'un trottoir ou d'un cheminement séparé, et n'est donc pas considéré comme tel. Elle n'est admise qu'à titre provisoire, avant la réalisation d'un trottoir définitif.

Le cheminement doit prévoir les traversées de routes par les piétons en priorité au droit des passages pour piétons marqués. Dans les zones 30, les seuls passages pour piétons autorisés le sont à proximité des écoles. Dans les cas où les passages ne sont pas marqués, ainsi qu'en dehors des localités, les traversées s'effectueront à des endroits offrant une bonne visibilité.

6.5.4 Pédibus

Pour les plus jeunes, le Pédibus est une préparation à cette indépendance. C'est un système d'accompagnement des enfants à l'école, à pied, sous la conduite des parents à tour de rôle.

Les parents décident de l'itinéraire, de l'emplacement des arrêts et de l'horaire.

Depuis 2010, la Coordination fribourgeoise (antenne de la Coordination romande du Pédibus) informe et favorise la création, le fonctionnement et la pérennité des lignes de Pédibus dans l'ensemble du canton³.

Pour faciliter la démarche des parents, la Coordination met gratuitement à disposition le matériel utile à une ligne de Pédibus. Elle renseigne également sur les modalités d'assurance par le bpa des personnes qui conduisent ces Pédibus.

6.5.5 Patrouilleurs scolaires

La commune peut, si cela est nécessaire, demander l'autorisation à la Police cantonale de mettre en place des patrouilleurs scolaires adultes pour régler la circulation afin d'aider les enfants, aux heures d'arrivée et de sortie des classes, à traverser les routes principales aux passages pour piétons les plus importants (tant par la fréquentation des enfants que le nombre de véhicules), en particulier celles à proximité de l'école.

Pour faire régler la circulation par des patrouilleurs scolaires adultes, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de la Police cantonale. Celle-ci donne les ordres nécessaires ; elle peut déléguer sa compétence aux autorités locales de police (art. 67 al. 3 OSR).

La Police cantonale assure la formation des patrouilleurs, leur fournit le matériel (gilets réfléchissants notamment) et renseigne la Commune sur les modalités d'assurance auprès du TCS.

6.6 Chemin de l'école à vélo

Tout d'abord, rappelons qu'une école ne peut légalement s'opposer à ce que des enfants aillent à l'école à vélo.

Le vélo offre de nombreux avantages : c'est un moyen de déplacement rapide et agréable qui participe à l'autonomie des enfants et renforce leur condition physique.

Si les enfants sont autorisés à circuler seuls à vélo sur les routes principales dès l'âge de 6 ans (art. 19 LCR), ils doivent néanmoins acquérir des aptitudes et compétences spécifiques pour se rendre à l'école à vélo, en lien avec la maîtrise de leur véhicule (équilibre, signe de la main en roulant, freinage, etc.) mais également de leur présence dans la circulation routière (anticipation, positionnement, connaissance des règles, etc.). Le rythme de ces acquisitions peut varier d'un enfant à un autre, en fonction de sa pratique.

Si aucun examen n'est nécessaire pour circuler à vélo, une formation (1 leçon théorique et 1 leçon pratique) est octroyée par la Police cantonale auprès des élèves de 6H du canton (âgés de 10 ans environ).

Pour aller à l'école à vélo, il est important que l'enfant soit équipé d'un vélo adapté à sa taille, en bon état, muni de freins, éclairage et de catadioptriques. Il devrait également porter un casque. Comme pour le trajet à pied, il est recommandé aux parents d'effectuer préalablement le trajet à vélo avec leurs enfants avant de les laisser aller seuls.

³ Pédibus Fribourg : <http://www.pedibus.ch/pages-cantonales/pedibus-fribourg-freiburg>

Sur les routes, les cyclistes doivent circuler en file indienne. Ils doivent utiliser les bandes et pistes cyclables quand il y en a. En l'absence de piste cyclable ou de bande cyclable, les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans peuvent circuler à vélo sur les chemins pour piétons, les trottoirs et zones piétonnes. Ils doivent adapter leur vitesse et leur conduite aux circonstances. Ils doivent notamment faire preuve d'égards envers les piétons et leur laisser la priorité.

Le chemin de l'école peut être parcouru à vélo sur les routes à faible trafic, jusqu'à l'école ou l'arrêt du bus. Des emplacements de stationnement sécurisé des vélos sont recommandés aux abords des écoles et, au besoin, des arrêts de bus.

Les traversées de routes à fort trafic s'effectuent en priorité au droit des passages pour piétons, en poussant le vélo.

Des Vélobus peuvent également s'organiser sur le même principe que le Pédibus. Circuler en groupe permet de renforcer la sécurité sur la route. Des détails sont disponibles sur www.velobus.ch.

6.7 L'utilisation de trottinettes ou rollers

Conformément à l'article 50 de l'OCR, il est permis d'utiliser des engins assimilés à des véhicules (trottinettes, rollers) sur les espaces réservés aux piétons, les pistes cyclables et la chaussée des routes modérées ou à faible trafic. Il est illégal d'interdire aux enfants d'aller à l'école avec ces engins.

Ces utilisateurs doivent respecter les règles de circulation en vigueur pour les piétons et leur accorder la priorité.

Comme pour les vélos, il est recommandé que les parents veillent à ce que leur enfant porte un casque et maîtrise son engin.

6.8 A proximité de l'école

A proximité de l'école, il s'agit de délimiter soigneusement les espaces réservés aux véhicules (bus scolaires et circulation routière) et aux piétons afin de faciliter les mesures de surveillance et d'organisation, mais aussi de garantir une bonne sécurité pour tous les usagers.

6.8.1 Zone d'arrêt du bus

Pour la dépose et prise en charge des élèves, l'arrêt du bus doit se faire à proximité immédiate de l'école (surtout pour les classes primaires 1-8H), sans qu'une traversée de la chaussée ne soit nécessaire pour rejoindre l'école.

Si l'arrêt se situe sur une ligne de bus et qu'une traversée est nécessaire, la commune évaluera la nécessité de sécuriser la traversée.

Cette zone doit être assez grande pour permettre les manœuvres éventuellement nécessaires. Les marches arrière et demi-tours sont cependant à éviter en raison de leur caractère accidentogène.

La zone sera dimensionnée pour accueillir éventuellement des bus plus grands (cars pour les camps et les voyages d'étude par exemple).

6.8.2 Dispositifs de stationnement des vélos

Des dispositifs sécurisés pour le stationnement des vélos sont recommandés aux abords des écoles. Leur nombre doit être défini sur la base de la norme VSS 40 065 de mars 2019). Leur emplacement doit être le plus près possible de l'entrée du bâtiment. Ils seront de préférence protégés des intempéries.

Des dispositifs pour le stationnement des engins assimilés à des véhicules (trottinette) doivent également être envisagés en fonction de la demande.

6.8.3 Places de dépose minute

En principe, les communes devraient éviter de planifier des places de dépose minute, car elles contribuent à augmenter l'attractivité de ce mode de déplacement. Elles aggravent l'insécurité aux abords des écoles par la gêne qu'elles créent sur la circulation routière et celle des piétons, et cela également pour leurs propres enfants.

Si le besoin est néanmoins justifié, alors la définition des places d'arrêts pour les parents qui conduisent leur enfant à l'école en voiture revêt un caractère important.

La place de dépose minute doit être située en dehors des cheminements et des zones d'attente des élèves. Pour être attractive sans péjorer la sécurité aux abords des écoles, elle doit :

- > être située à une distance raisonnable et adaptée de l'établissement scolaire (recommandation : au minimum 300 m) auquel elle est reliée par un cheminement piétonnier entièrement sécurisé (laissant la possibilité de laisser l'enfant parcourir ce dernier tronçon seul) et accessible aux poussettes ou aux personnes (y compris les enfants) à mobilité réduite
- > nécessiter le moins de manœuvres possibles pour le stationnement (augmentation du danger en raison de la faible taille des enfants)
- > ne pas gêner la circulation routière

6.8.4 Signalisation et marquage

A proximité de l'école, la mise en place de réglementation de zone (zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne) peut améliorer la sécurité.

- > En zone 30, les conducteurs sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente, à une vitesse maximale de 30 km/h ;
- > En zone de rencontre, les piétons bénéficient de la priorité mais ne doivent pas gêner inutilement les véhicules qui roulent à une vitesse maximale de 20 km/h ;
- > Les zones piétonnes sont réservées aux piétons et utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Certains véhicules, comme le bus scolaire, peuvent être autorisés à y circuler à l'allure du pas (le signal est alors muni d'une plaque complémentaire).

Sur les routes principales, l'efficacité des feux jaunes clignotants ou d'un marquage « kit école » ne doit pas être surestimée. En effet, ce type de signaux peut provoquer chez l'enfant un sentiment de fausse sécurité et l'inciter à être moins prudent. De même, chez l'automobiliste son attention peut être détournée ou un effet d'habitude peut s'installer et diminuer sa vigilance. Ce type de signaux est donc à utiliser avec parcimonie à des endroits ciblés.

6.9 Plans de mobilité scolaire

Sur le principe des plans de mobilité d'entreprise, les plans de mobilité scolaire sont recommandés. Ils visent à planifier la mobilité des élèves au sein d'une commune en tenant compte des différents quartiers, des modes de transports et des contraintes de sécurité.

Ces plans de mobilité se basent sur un diagnostic multimodal, d'objectifs et de mesures visant à sécuriser les déplacements et à favoriser la mobilité douce. Un plan de mobilité permet de définir, à l'attention des élèves et de leurs parents, les modes de transports et les chemins à emprunter en fonction de leur lieu d'habitation. C'est donc un outil de planification et de communication très utile pour une commune.

Les plans de mobilité scolaire peuvent faire l'objet d'une démarche participative incluant les élèves et les enseignants, afin de cerner au mieux leurs problèmes et leurs attentes, mais également de les sensibiliser sur les aspects de sécurité et de comportement sur le chemin de l'école (aspects pédagogiques).

Le Service de la mobilité se tient à disposition pour accompagner la commune dans l'élaboration d'un plan de mobilité scolaire.

7 Contacts

> Transport de voyageurs : autorisations cantonales

Jean-Luc Telley, Chef de service adjoint
jean-luc.telley@fr.ch, T + 41 26 304 14 22
Service de la mobilité SMO
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo

> Conducteurs/trices – Véhicules

Thomas Waeber, Chef du service technique
thomas.waeber@ocn.ch, T +41 26 484 55 06
Office de la circulation et de la navigation OCN
Route de Tavel 10, Case postale 192, 1707 Fribourg
T +41 26 484 55 55, www.ocn.ch

> Droit à un transport gratuit – Responsabilités – Assurances

Sandra Galley, Conseillère juridique
sandra.galley@fr.ch, T +41 26 305 12 21
Direction de la formation et des affaires culturelles DFAC
Secrétariat général
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Fribourg
T +41 26 305 12 02, www.fr.ch/dfac

> Aménagement – Sécurité – Prévention

Karen Schmid, Collaboratrice scientifique
karen.schmid@fr.ch, T + 41 26 304 14 38
Service de la mobilité SMO
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo

Raphael Hermann, Sgt-Chef, Chef de groupe intervenant en éducation routière,
educationroutiere@fr.ch, T + 41 26 305 20 22
Police de la circulation : éducation routière
Case postale, 1701 Fribourg
T +41 26 305 20 00, www.fr.ch/police-et-securite/criminalite-ordre-public-et-circulation/education-routiere

8 Annexes

8.1 Argumentaire au sujet des transports d'écoliers et de l'OACP



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU

Argumentaire au sujet des transports d'écoliers / d'ouvriers / de personnes handicapées et de l'OACP

Bases légales

Le principe suivant est applicable : les personnes titulaires de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 qui effectuent des transports de personnes doivent être titulaires du certificat de capacité (art. 2, al. 1, OACP). L'art. 3 OACP énumère les exceptions. Contrairement aux dispositions de l'OTR¹ et de l'OCTV², le caractère « professionnel » n'est pas un critère à prendre en considération pour l'appréciation de la subordination à l'OACP. Ce qui est déterminant, c'est le contexte dans lequel les transports sont réalisés.

L'obtention du certificat de capacité est requise pour pouvoir effectuer des transports de personnes avec des véhicules de plus de 8 places assises, hormis le siège du conducteur.

L'obtention d'un certificat de capacité n'est pas requis pour :

- les courses privées³,
- les véhicules avec une vitesse maximale autorisée jusqu'à 45 km/h,
- l'armée, la police, les services du feu, la douane, la protection civile,
- les courses d'essai ou de transfert,
- les cas d'urgence ou les mesures d'urgence,
- les courses d'apprentissage, d'exercice ou d'examen,
- le transport de matériel ou d'équipement nécessaires à l'exercice professionnel, pour autant que la conduite du véhicule ne représente en moyenne hebdomadaire pas plus de la moitié du temps de travail,
- le trafic interne.

Les transports d'écoliers au moyen de véhicules de plus de 8 places, hormis le siège du conducteur, ne sont pas considérés comme des cas d'exception. Par conséquent, un certificat de capacité doit être obtenu pour ce type de transports, indépendamment de la notion de transport professionnel. Ce principe est également valable pour les transports de personnes handicapées ou d'ouvriers.

Les personnes qui ont obtenu dans le cadre de l'échange du permis de conduire bleu contre le PCC, la sous-catégorie D1 avec le complément 106 3,5 tonnes sont également soumises aux règles de l'OACP, si elles effectuent des transports de personnes avec des véhicules de plus de 8 places, hormis le siège du conducteur, et pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un type de transport prévu parmi les exceptions précitées. Le poids du véhicule n'est pas déterminant. Ce principe est également applicable pour les titulaires de permis de conduire bleu qui n'auraient pas effectué l'échange du permis et qui effectuent ce type de transports sur la base de la catégorie D2 de l'ancien droit.

Les titulaires de ces permis devront obtenir le certificat de capacité, s'ils entendent effectuer des transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées. Dans ces cas, l'autorisa-

¹ Définition: http://www.admin.ch/ch/f/rs/822_222/a3.html

² Définition: http://www.admin.ch/ch/f/rs/744_11/a3.html

³ Sont considérées comme "courses à caractère privé" les transports de personnes qui ont, indépendamment du but de la course, un lien personnel avec le conducteur.

tion reste limitée à des véhicules d'un poids maximal de 3,5 tonnes et aux seuls transports non professionnels.

Les dispositions des OTR 1 et 2 demeurent applicables, indépendamment de celles de l'OACP.

Autres arguments

Les chauffeurs transportant des écoliers, des ouvriers ou des personnes handicapées endossent une responsabilité particulière. En effet et contrairement à des transports effectués à titre privé, les passagers ou leurs parents ne peuvent décider ni de la personne qui conduit le véhicule, ni s'ils souhaitent ou non se faire transporter ou faire transporter leur enfant par cette personne. Les passagers bénéficient d'une prestation - qu'ils doivent s'acquitter d'un paiement ou non - et sont tributaires du fait d'être transportés sûrement d'un point A à un point B. Par conséquent, ils ont légitimement le droit de disposer de conducteurs bien formés. Il serait en outre difficile d'accepter que l'OACP dispose que le chauffeur qui transporte des bananes ou de la ferraille soit mieux formé que celui qui transporte des personnes (en particulier des enfants) dans des bus scolaires.

Celui qui passe l'examen OACP pour le transport de personnes devra répondre à des questions dans les domaines suivants : dispositions sur la circulation routière, technique du véhicule, conduite du véhicule, transport de personnes, responsabilité du conducteur et comportement dans des situations exceptionnelles. La formation va en conséquence largement au-delà d'une formation "ordinaire" en vue de l'examen de conduite. Dans le cadre de la formation continue, les thèmes précités sont approfondis, actualisés et il y a des échanges entre participants aux cours en matière d'expériences vécues en pratique. La complexité croissante de la mobilité requiert une bonne formation initiale et une formation continue afin de pouvoir répondre aux exigences toujours plus fortes de la circulation routière.

Tous les sujets de l'OACP ne sont pas déterminants pour les transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées, de sorte que les conducteurs concernés par ces types de transports ne sont pas toujours soumis aux règles de l'OTR, ce qui n'empêche que la formation continue puisse être articulée en fonction des besoins effectifs. Tous les domaines de formation proposent des sujets qui constituent une importante valeur ajoutée pour les transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées : l'amélioration continue de la technique de conduite, le comportement vis-à-vis des passagers, le comportement en cas de situations conflictuelles, le comportement en cas d'accident ou de panne, par exemple. Il incombera aux centres de formation continue de proposer à ce groupe de conducteurs des cours taillés sur mesure.

8.2 Sécurité des écoliers dans les véhicules (source : bpa_2.224.02)

1. Responsabilité

Les ceintures de sécurité existantes doivent être portées pendant le trajet. Les conducteurs doivent s'assurer que les enfants de moins de 12 ans sont attachés correctement (cf. chap. IV.2.2).²⁹

2. Sièges d'enfants obligatoires jusqu'à 12 ans ou 150 cm avec exceptions

2.1. Dispositifs de retenue pour enfants

Il existe plusieurs systèmes de retenue pour enfants, dont les sièges coques, les coques avec système à élément de retenue, les rehausseurs de siège avec/sans appuie-dos et appuie-tête). Le dispositif approprié dépend du poids et de la taille de l'enfant:

- Groupe 0+: 0–13 kg (0–1,5 ans)
- Groupe 1: 9–18 kg (1–4 ans)
- Groupe 2/3: 15–36 kg (3,5–12 ans)

Illustration 2
Etiquette sur le dispositif de retenue pour enfants



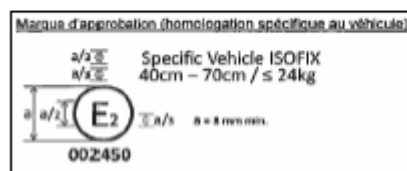
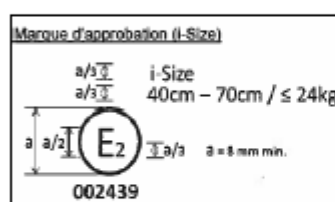
Les dispositifs de retenue du groupe 3 (22–36 kg) sont aussi appropriés pour les enfants qui pèsent plus de 36 kg.

Le dispositif de retenue pour enfants doit être homologué selon le règlement ECE n° 44/03 ou 04 (cf. Illustration 2).

Selon les instructions de l'OFROU du 16 décembre 2013, il est possible d'utiliser, depuis le 1^{er} janvier 2014, en plus des dispositifs de retenue pour enfants conformes au règlement ECE n° 44, ceux qui sont autorisés en vertu du règlement ECE n° 129 (cf. Illustration 3).

Les commerces spécialisés et le TCS vous donneront des informations détaillées sur les différents systèmes de retenue pour enfants (voir aussi la brochure du TCS/bpa sur les sièges d'enfants).

Illustration 3
Marque d'approbation ECE n° 129



²⁹ Art. 3a, al. 1, OCR, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2010

2.2. Principe

Aux places équipées de ceintures de sécurité, les enfants de moins de 12 ans et mesurant moins de 150 cm doivent toujours être attachés par un dispositif de retenue pour enfant approprié³⁰.

Les systèmes de retenue des groupes 1 (9–18 kg) et 2/3 (15–36 kg) entrent en ligne de compte pour les transports d'écoliers. Les rehausseurs de siège avec appuie-dos offrent une sécurité optimale aux enfants de 4 à 12 ans. Cependant, un modèle sans appuie-dos homologué selon le règlement ECE n° 44/03 ou 04 remplit aussi les exigences légales minimales.

Selon la loi, les enfants peuvent être transportés sur le siège avant, et ce, indépendamment de leur âge – il est crucial qu'ils soient correctement attachés.

Si le véhicule est équipé d'airbags, les dispositifs de retenue pour enfants placés dos à la route ne peuvent être utilisés à l'avant que si l'airbag est désactivé. Les dispositifs orientés vers l'avant sont autorisés aux places équipées d'airbags dans la mesure où le mode d'emploi du véhicule et du dispositif de retenue ne l'exclut pas. En présence d'airbags et en cas d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants, il faut absolument se conformer aux instructions du fabricant du véhicule et du siège d'enfant.

2.3. Exceptions

Places assises équipées de ceintures abdominales

Une première dérogation à l'obligation d'employer un dispositif de retenue pour enfant s'applique aux places équipées uniquement de ceintures abdominales (ceintures à 2 points). C'est en partie le cas des

anciennes voitures de tourisme et des minibus pourvus de banquettes longitudinales. Seuls les enfants de moins de 7 ans doivent y être attachés par un dispositif de retenue pour enfant. Après, les ceintures de sécurité existantes suffisent³¹.

Concernant l'usage de dispositifs de retenue pour enfants sur des places équipées de ceintures abdominales, il y a lieu d'utiliser uniquement des systèmes homologués pour de telles places assises. Veuillez vous conformer aux instructions du fabricant du siège d'enfant. L'offre de sièges pour enfants arrimables avec une ceinture à deux points est relativement limitée. Si des enfants de moins de 7 ans doivent être transportés, il est conseillé de ne pas utiliser des véhicules pourvus de banquettes longitudinales pour le transport d'écoliers.

Sièges de dimension réduite pour les enfants et autocars

Il existe une autre dérogation pour les sièges de dimensions réduites spécialement admis pour les enfants (décrits comme «places assises pour enfants» dans le permis de circulation) et dans les autocars. Dans ces cas-là, les dispositifs de retenue ne sont obligatoires que pour les enfants de moins de 4 ans. Après, les ceintures de sécurité existantes suffisent.³²

L'annexe 1 de ce document donne une vue d'ensemble de l'équipement en ceintures de sécurité pour les véhicules affectés aux transports d'écoliers.

Vous trouverez de plus amples informations à ce propos sur le site Internet du TCS (<http://www.tcs.ch/fr/test-securite/tests/sieges-enfants/>) ou de l'OFROU.

³⁰ Art. 3a al. 4, phrase 1, OCR

³¹ Art. 3a al. 4, phrase 2, OCR, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2013

³² Art. 3a, al. 4, phrase 2, OCR