

## SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE | Guide pratique en soutien aux communes

*#accompagnement\_des\_enfants #formation #encouragement\_et\_sanctions*

### Bases légales

- Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR)
- Ordonnance fédérale sur les amendes d'ordre du 16 janvier 2019 (OAO)
- Loi cantonale sur les amendes d'ordre du 6 octobre 2021 (LCAO)
- Ordonnance cantonale sur les amendes d'ordre du 23 novembre 2021 (OCAO)
- Loi sur la scolarité obligatoire du 9 septembre 2014 (LS)
- Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)
- Ordonnance sur le transport de voyageurs du 4 novembre 2009 (OTV)



### Infrastructures

Les **communes** sont responsables des infrastructures et du chemin scolaire. Il est de leur devoir de s'assurer que leur réseau routier ne présente pas de lieux particulièrement dangereux à assainir. Si le trajet pour se rendre à l'école ne réunit pas les conditions de la gratuité du transport, la sécurité de ce trajet est donc de la responsabilité des parents, qui ne peuvent pas exiger des autorités communales des mesures supplémentaires. Cette responsabilité implique également le libre choix des parents sur le mode de transport (piéton, cycle ou engins assimilés à des véhicules par exemple). La commune ne peut donc pas imposer aux parents un chemin particulier ou interdire un moyen de locomotion pour se rendre à l'école. Dans le même ordre d'idée, on ne peut pas empêcher les parents d'amener leurs enfants à l'école en voiture, tant qu'ils n'ont pas un comportement pénalement répréhensible.



### Chemin de l'école :

Les **parents** sont responsables de leurs enfants durant le trajet jusqu'à l'école ou l'endroit de la prise en charge en cas de transport organisé.

Le chemin de l'école doit être réfléchi ; la sécurisation est prioritaire et le marquage doit être compréhensible. La **commune** en est responsable tant sur les routes communales et cantonales. Le **Service de la mobilité** (SMo) est le partenaire clé sur ce thème.

La Police cantonale n'est pas favorable aux rues scolaires car elles donnent un faux sentiment de sécurité (vs zones « libre » et « de non-droit » seulement à certains moments de la journée). Il est important que les **parents** montrent le bon exemple et que les enfants apprennent les bonnes pratiques.



### Passages pour piétons :

La responsabilité incombe aux **communes** qui doivent notamment se poser les questions suivantes : est-ce que les passages sont aux bons endroits (intersections) ? est-ce qu'ils doivent être repeints ? est-ce que l'éclairage est en ordre ?

De par la loi, le passage pour piétons donne la priorité aux piétons par rapport aux véhicules. Cette notion de priorité est indépendante de celle de la sécurité. Est-ce que les critères sécuritaires sont réunis aux passages pour piétons (visibilité, zones d'attente infranchissables, îlot refuge, ...) ? Le bpa informe en détail sur les critères liés à la sécurité. Le Service des ponts et chaussées (SPC) est le partenaire de cette thématique sensible.



## Signalisation, marquage :

La modification des infrastructures nécessite une analyse (bureau d'ingénieur et / ou bpa) et une autorisation du **Service des ponts et chaussées (SPC)**. La **Police cantonale** ne donne en principe qu'un préavis et pas d'autorisation.

Attention aux faux sentiments de sécurité : Il faut toujours se poser la question de la légalité et se renseigner auprès du SPC.



## Coachs et patrouilleurs :

Lorsqu'elles souhaitent s'en entourer, les **communes** sont responsables de fournir des coachs et patrouilleurs en suffisance et d'en assurer la gestion.

La **Police cantonale** procède à l'analyse et délivre l'autorisation pour le lieu proposé. Elle se charge de la formation, valide (via une autorisation officielle) l'entrée en activité des coachs et patrouilleurs et fournit le matériel nécessaire. Elle évalue également régulièrement les emplacements et le personnel autorisé afin de s'assurer qu'ils répondent toujours aux critères de sécurité routière.

Dans le cadre d'une analyse de la fonction de coach, la Police cantonale a constaté qu'elle ne répondait pas nécessairement aux attentes d'amélioration de la sécurité routière. Le coach n'a pas de bases légales, à l'inverse du patrouilleur. De plus, son mode de fonctionnement engendre des incompréhensions :

- L'attention de l'automobiliste se porte uniquement sur le coach et non plus sur l'enfant ;
- Le coach n'a pas le droit de prendre influence sur la circulation, il est là uniquement pour encourager et corriger le bon comportement de l'enfant ;
- Lors du passage d'enfants de différents âges, les grands ne respectent pas nécessairement les indications du coach, ce qui engendre des malentendus avec les plus jeunes et de la frustration pour les coachs.

La Police cantonale n'est pas fondamentalement opposée à la mise en place de coachs. Toutefois, l'endroit doit faire l'objet d'une analyse minutieuse afin de déterminer la plus-value en matière de sécurité routière.



## Zones de rencontre (20 km/h), zones 30 :

La cohabitation entre usager et la priorité des piétons doivent être rappelées. Les zones à vitesse modérée (20 km/h) doivent bien être analysées. Le [mémoire](#) est un bon aide-mémoire pour comprendre la différence entre ces deux régimes de vitesse.



## Dépose-minute :

Le phénomène du **parent-taxi** est inévitable ; il faut l'accompagner.

Le **dépose-minute** peut être une solution, mais il représente un danger s'il est mal mis en œuvre. Il pourrait être judicieux de prévoir un sondage auprès des parents afin de définir ce qui nécessite une telle pratique. La Police cantonale ne détient pas les clés d'une bonne organisation d'un dépose-minute. Il pourrait être judicieux de travailler en collaboration avec les organisations de parents et de prévoir des communications (flyers, courriers, etc.).

Il faut toutefois rappeler que l'attente dans une voiture équivaut à un stationnement. Avant de dénoncer un comportement inadéquat, il faut faire preuve de bon sens et mesurer la proportionnalité. Les sanctions ne sont pas évidentes car les infractions ne sont pas toujours faciles à détecter et il faut être présent au bon moment, au bon endroit.

Mais avant de parler de sanctions, il faut se référer au **règlement général de police et/ou de stationnement communal**, validé par les autorités, lequel fait foi en cas de problème.

Ainsi, si elle souhaite pouvoir infliger des sanctions (sanctions communales ou amendes d'ordre), la commune doit impérativement prévoir cette possibilité dans un règlement de portée générale, p.ex. un règlement de police, approuvé par la DSJS. Les interdictions doivent ensuite être indiquées, avec précision, p.ex. dans un règlement de stationnement. En outre, pour pouvoir infliger des amendes d'ordre de droit fédéral et cantonal, notamment pour des contraventions à la LCR selon l'ordonnance fédérale sur les amendes d'ordre (OAO), la commune doit bénéficier d'une délégation de compétence du Conseil d'Etat. La demande de délégation doit être adressée à la DSJS. Les conditions pour la délégation ainsi que la procédure à suivre par les communes sont prévues aux articles 12 LCAO, 5 à 8 OCAO.

Afin de faire respecter le stationnement et, le cas échéant, sanctionner les mauvais comportements, la commune peut confier la tâche de percevoir les amendes d'ordre à des entreprises de sécurité privées. La liste des agents ou agentes de sécurité préposées à la perception des amendes d'ordre doit être fournie à l'appui de la requête de la commune auprès de la DSJS.

Il est cependant toujours recommandé de veiller, à chaque entrée scolaire, puis de manière aléatoire, que les bonnes habitudes préconisées par la commune sont appliquées.

#### Propositions alternatives au dépose-minute :

- Points de collecte / ramassage scolaire pour éviter une trop grande concentration de véhicules sur le parking de l'école ;
- Parkings plus éloignés et déplacement à pied sur le chemin sécurisé.

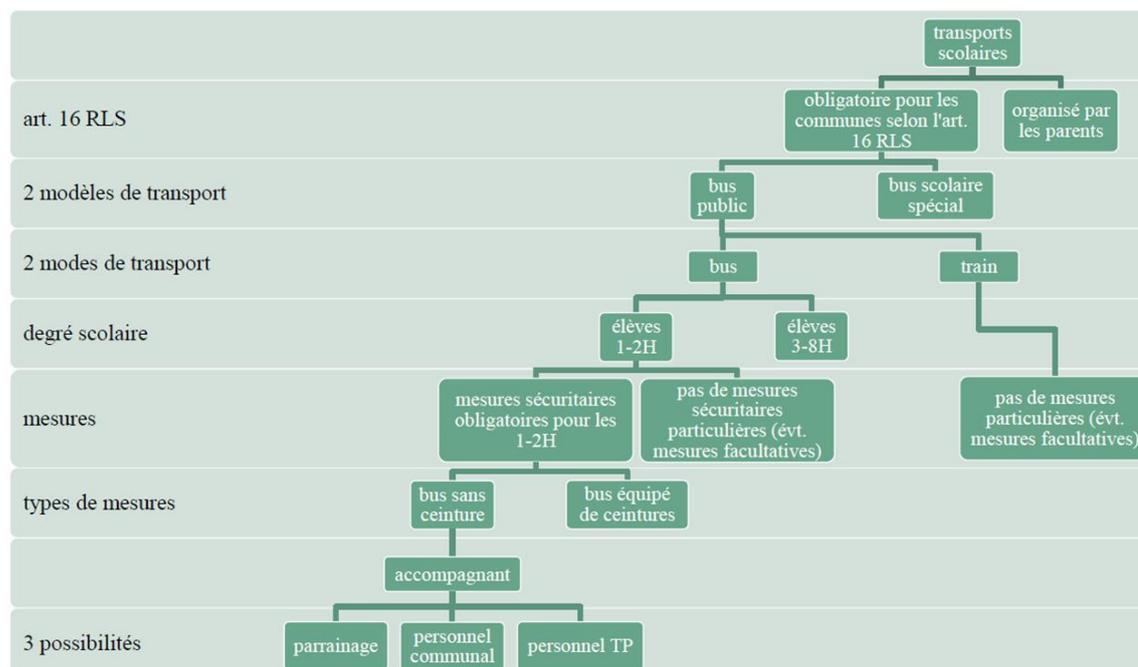


#### Pedibus :

Il s'agit d'un **service de coordination** pour accompagner les enfants sur le trajet de l'école. Nécessite l'**engagement des parents**. Plus d'information : [Accueil - Pedibus](#)



#### Transports scolaires



#### Responsabilités :

Les **communes** sont responsables de la mise sur pied du transport des élèves selon certaines conditions (distance, complexité, handicap...). Elles sont responsables des enfants durant le transport scolaire. Le critère déterminant pour la prise en charge est le domicile légal de l'enfant.



## Gratuité des transports :

La gratuité du transport est reconnue et de la responsabilité des **communes** si :

- L'élève doit parcourir 2,5 kilomètres-effort (4 à partir du CO) ;
- Le trajet est particulièrement dangereux (selon une évaluation officielle<sup>1</sup>) ;
- L'élève est à mobilité réduite durable attestée médicalement.

En cas de **mobilité réduite**, 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. La responsabilité incombe donc aux **communes** au sens de l'article 17 de la loi scolaire. La prise en charge débute dès le lieu de domicile légale de l'élève.

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.

Les mesures sécuritaires, bien que toujours possibles, ne sont obligatoires que dans les **bus de ligne** et qui sont occupés par des jeunes enfants du degré 1-2H. Le transport étant de la responsabilité de la commune, elle a tout intérêt à organiser une surveillance par un nombre adéquat d'adultes. Toutefois, le **parrainage** par des enfants plus âgés est autorisé (art. 17 LS et 15 RLS). A noter que si le bus de ligne possède des ceintures de sécurité, la présence d'un accompagnement n'est plus obligatoire mais fortement recommandé.

A préciser encore que si la commune conclut qu'un transport scolaire n'est pas nécessaire (distance, complexité, handicap), les parents peuvent, sous leur responsabilité, s'ils le souhaitent payer un abonnement pour la fréquentation du bus de ligne.



## Autorisations :

Une **autorisation cantonale** est nécessaire pour pouvoir effectuer des transports d'écoliers (art.7 let. b OTV). C'est le Service de la mobilité qui la délivre. Les parcours réguliers (école à école) et la validité de l'autorisation sont indiqués sur l'autorisation ; les **arrêts** sont mentionnés par le requérant dans la demande d'autorisation.

Dans la pratique, lorsqu'une commune demande une autorisation, elle pense aux trajets scolaires arrêts de bus-école. Très rare sont les communes qui mentionnent les trajets épisodiques telles que la piscine ou la patinoire. Les trajets occasionnels comme la visite d'un musée par exemple ne sont, quant à eux, jamais mentionnés.

De ce fait, il est **souhaitable** qu'à l'avenir, dans la demande d'autorisation, les communes indiquent les trajets :

- Ecole à Ecole (arrêts de bus) ;
- École – piscine / patinoire / gym ;
- AES – école, ;
- AES - excursions durant les vacances scolaires ;
- Passeport-vacances et leurs activités.

Sur l'autorisation, il est également précisé que le titulaire de l'autorisation est tenu de **signaler tout changement** des conditions d'exploitation au SMO et que l'autorisation peut être retirée en tout temps, partiellement ou totalement, lorsque :

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

---

<sup>1</sup> Les communes ont l'obligation d'examiner leur réseau routier, selon l'art 6a LCR, elles ne peuvent donc pas invoquer l'absence d'évaluation pour se substituer à leur devoir d'assurer un transport.



## Assurances :

La majorité des trajets, comme indiqué précédemment, doivent figurer sur l'autorisation que délivre le SMO. Certains parcours épisodiques (visite de musée par exemple), ne sont pas soumis à autorisation.

En cas d'**accidents** :

- Transport scolaire effectué par l'entreprise : en cas d'accident, c'est l'**entreprise** de transport qui est responsable du chauffeur ainsi que de l'état du véhicule. Ce sont les assurances de l'entreprise de transport qui effectue le transport qui couvrent le chauffeur, les passagers et/ou le véhicule.
- Transport scolaire effectué par la commune : la commune conclut des assurances liées au chauffeur (employé communal) et au véhicule. En cas d'accidents, c'est la **commune** qui est responsable du chauffeur et de l'état du véhicule. Dans ce cas, ce sont les collectivités publiques (communes) qui doivent conclure les assurances nécessaires pour couvrir le chauffeur, les passagers et/ou le véhicule.

Il faut savoir que les autorisations cantonales sont toutes délivrées aux collectivités publiques (communes, cercles scolaires), sauf quelques rares exceptions (Wieland, TPF). Les collectivités publiques établissent ensuite un contrat avec un transporteur ou organisent le transport à l'interne (parfois avec un employé communal, mais de moins en moins souvent).



## Sanctions – exclusion d'un élève du bus scolaire :

- Exclusion d'un élève d'un bus dédié : **Avant 2017**, c'était la **DFAC** (anciennement la DICS) qui pouvait exclure un écolier d'un bus dédié. Les parents pouvaient faire opposition auprès de la DFAC, procédure qui profitait régulièrement à l'enfant. **Depuis**, ce sont les **communes** qui peuvent exclure un écolier du bus dédié. Pour ce faire, une **charte** doit être, avant tout, signée entre l'écolier, les parents et la commune ; dans ce document sont expliquées les **sanctions** appliquées en cas de mauvais comportement. Juridiquement, cette charte fait foi. La durée d'exclusion dépendra donc de ce qui est défini dans la charte.

La procédure courante pour mener à l'exclusion est la suivante :

1. **Avertissement** : l'écolier et ses parents sont avertis oralement et/ou par écrit
  2. **Exclusion** : en général, cette exclusion est de 10 jours au maximum. Elle doit être notifiée par une lettre recommandée. Les exclusions peuvent être réitérées.
  3. **Recours** : les parents peuvent faire recours auprès de la préfecture, mais cette dernière ne se prononcera que sur l'**aspect formel** : est-ce que la procédure a bien été appliquée (charte-avertissement-exclusion).
- Exclusion d'un élève d'un bus de ligne TPF : Si les TPF apprennent l'existence de conflits, ils tâchent d'intervenir pour apaiser et y remédier. Les TPF qui peuvent exclure sous dénonciation et porter plainte. Dès lors, une personne assermentée visionnera la caméra pour statuer sur le renvoi temporaire de l'écolier.



## Déplacement en voiture parentale lors d'activités scolaires telles que piscine, patinoire :

Si ce transport est récurrent : un **arrangement contractuel** liant le parent et la commune peut être signé. En cas d'accidents, la commune **peut** prendre à sa charge la franchise imposée par les assurances privées aux parents-transporteurs en cas de dommage à leur véhicule ou à autrui. La commune a la possibilité de conclure une assurance RC globale.

Si ce transport est occasionnel : aucun arrangement contractuel n'est signé. C'est la RC du **parent transporteur** qui prend en charge en cas d'accident.



## Mobilité douce

Cours IER : nouveau concept d'apprentissage du **vélo** dans les classes fribourgeoises grâce à l'introduction de **MOBEEZ**, nouveau moyen didactique favorisant l'apprentissage de la sécurité routière, tout au long de l'année, avec le concours du corps enseignant.



## Autres déplacements avec le bus attribué aux transports scolaires

### Passeport-vacances :

Les déplacements occasionnés par Passeport-vacances n'ont pas besoin d'une autorisation du SMO. En cas d'accidents, c'est donc la **commune** qui couvre l'employé communal ainsi que le véhicule.

Pour rappel : Selon l'article 8, alinéa 1, let b OTV, les courses proposées régulièrement et selon un horaire pendant quatorze jours consécutifs au plus pendant une année sont soustraites à la règle du transport des voyageurs. Donc, dans ce cas, pas d'autorisation cantonale.

### AES-Vacances / activités :

Idem Passeport-vacances.



## Harcèlement sur le trajet scolaire

En cas d'urgence : Appeler le 117

Suivi pénal / médiation de la responsabilité des **parents** : [Brigade des mineurs | Etat de Fribourg](#)



## Mémemorandum



[Déplacements d'élèves \(fr.ch\)](#)



## Partenaires et contacts utiles :

### Direction de la sécurité, de la justice et du sport

Grand-Rue 27, 1700 Fribourg

+41 26 305 14 03

[dsjs@fr.ch](mailto:dsjs@fr.ch)

### Police cantonale

Chemin de la Madeleine 3, 1763 Granges-Paccot

+41 26 347 01 17

[communication.police@fr.ch](mailto:communication.police@fr.ch)

### Service de la mobilité

Grand-Rue 32, 1701 Fribourg

+41 26 304 14 33

[smo@fr.ch](mailto:smo@fr.ch)

### Association des Communes Fribourgeoises

Route du Centre 13, 1720 Corminboeuf

+41 26 677 04 25

[info@acf-fgv.ch](mailto:info@acf-fgv.ch)

*Version au 20.08.2024*