



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

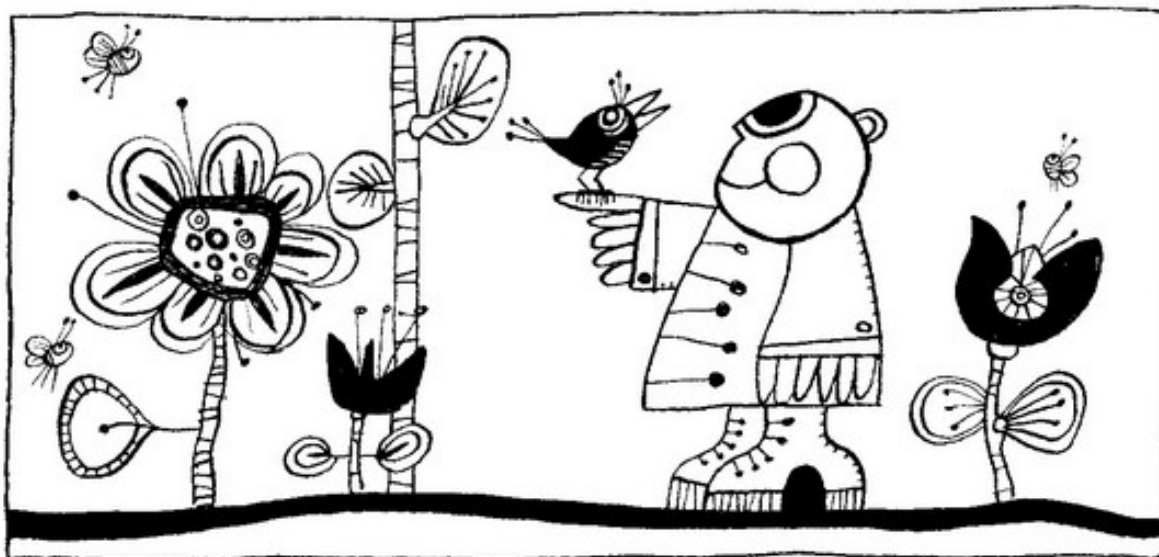
Service de la mobilité SMO  
Amt für Mobilität MobA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35  
[www.fr.ch/smo](http://www.fr.ch/smo)

## Déplacements d'écopliers

### Mémemorandum



## 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 : subvention cantonale.....	7
3.1. Bases légales .....	7
3.2. Transports scolaires reconnus par la législation cantonale .....	7
3.2.1. Reconnaissance d'un transport d'élèves de l'école primaire en raison de la longueur du trajet (art. 5 RLS).....	7
3.2.2. Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet (art. 9 RLS)....	8
3.2.3. Reconnaissance d'un transport d'élèves du cycle d'orientation (art. 7 RLS) .....	9
3.3. Autres transports scolaires non subventionnés par l'Etat .....	9
4. Conducteurs – Véhicules .....	11
4.1. Bases légales .....	11
4.2. Caractère professionnel d'un transport (OTR 2 ; art. 3 al. 1bis).....	11
4.3. Caractère particulier des transports d'écoliers .....	11
4.4. Réglementation particulière pour des entreprises ou des personnes qui effectuent à titre professionnel des transports d'écoliers, d'handicapés ou d'ouvriers.....	12
4.5. Réglementation particulière pour les transports d'écoliers effectués par des véhicules immatriculés au nom des communes ou cercles scolaires (transports non professionnels).13	
4.6. Exigences concernant le certificat de capacité (OACP) .....	13
4.6.1. Principe .....	13
4.6.2. Exception .....	13
4.7. Exigences en matière d'équipement des véhicules .....	14
4.7.1. Ceintures de sécurité.....	14
4.7.2. Places debout .....	14
4.7.3. Panneau "Enfants" .....	14
5. Responsabilités – Assurances .....	15
5.1. Bases légales .....	15
5.2. Tâches et responsabilités des autorités locales.....	15
5.3. Assurances .....	15
5.3.1. Transport effectué par une entreprise de transport professionnel.....	15
5.3.2. Transport effectué par un transporteur privé qui dispose de son propre bus.....	16
5.3.3. Transport effectuée par l'autorité locale qui dispose de son propre bus et de son chauffeur.....	16
5.3.4. Transport effectué par des parents d'élèves .....	16
5.4. Conséquences des dommages éventuels .....	16
5.5. Cas particuliers.....	17
5.5.1. Enseignants-transporteurs.....	17
5.5.2. Parents-transporteurs .....	17
5.5.3. Transport en autocar .....	17
6. Aménagements – Sécurité – Prévention .....	18

6.1. Bases légales .....	18
6.2. Le chemin de l'école, une part de la vie de l'enfant .....	18
6.3. Limites de l'enfant comme usager de la route .....	18
6.4. Parcours et arrêts du bus scolaire .....	19
6.4.1. Parcours et horaire .....	19
6.4.2. Places d'arrêts .....	19
6.4.3. Zone d'attente .....	19
6.4.4. Montée et descente du bus .....	20
6.4.5. Dans le bus .....	20
6.4.6. Après le départ du bus .....	20
6.5. Chemin de l'école à pied .....	20
6.5.1. Planification .....	20
6.5.2. Evaluation de la dangerosité des trajets .....	20
6.5.3. Recommandations pour définir les itinéraires .....	21
6.5.4. Pédibus .....	21
6.5.5. Patrouilleurs scolaires .....	21
6.6. Chemin de l'école à vélo .....	22
6.7. L'utilisation de trottinettes ou rollers .....	22
6.8. A proximité de l'école .....	22
6.8.1. Zone d'arrêt du bus .....	23
6.8.2. Dispositifs de stationnement des vélos .....	23
6.8.3. Places de dépose minute .....	23
6.8.4. Signalisation et marquage .....	23
7. Contacts .....	25
8. Annexes .....	27
8.1. Aide-mémoire concernant les ceintures de sécurité .....	27
8.2. Argumentaire au sujet des transports d'écoliers et de l'OACP .....	28
8.3. Sécurité des enfants / nouvelles prescriptions dès le 1 <sup>er</sup> avril 2010 .....	30

## **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 réunion 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'écoliers.

L'octroi d'une autorisation cantonale pour le transport de voyageurs, le choix d'un véhicule adéquat, la formation et l'information des conducteurs, 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 memorandum, les directives relatives aux déplacements d'écoliers.

Ce document vise à accompagner les autorités locales (communes, commissions scolaires, etc.) dans la planification 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).
- > Règlement du 3 novembre 1999 concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport des voyageurs.
- > Plan cantonal des transports (PCTr), mars 2006.

### **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 le transport de voyageurs est nécessaire, c'est notamment le cas pour les transports d'écouliers.

#### **2.2.2. Conditions**

L'autorisation cantonale est octroyée ou renouvelée lorsque :

- > aucune offre existante de transports publics n'est menacée ;
- > aucune offre de transports cofinancée par des contributions d'exploitation ou d'investissements des pouvoirs publics n'est sensiblement concurrencée ;
- > 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 1:25000, avec la mention de l'itinéraire et des points d'arrêts ;
- > la période d'exploitation ;
- > la date du début de l'exploitation ;
- > les horaires et les tarifs ;
- > 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 ;

- > l'attestation de l'autorité communale autorisant l'utilisation de points d'arrêts sur le domaine public et, sur le domaine privé, celle des propriétaires concernés.

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 : subvention cantonale**

#### **3.1. Bases légales**

- > Loi sur l'école enfantine, l'école primaire et l'école du cycle d'orientation (loi scolaire) du 23 mai 1985 (LS).
- > Règlement du 16 décembre 1986 d'exécution de la loi scolaire (RLS).

#### **3.2. Transports scolaires reconnus par la législation cantonale**

A teneur de l'article 6 al. 2 LS, les élèves bénéficient, durant la scolarité obligatoire, de transports gratuits lorsque le trajet menant à l'école ou à la salle de sport est reconnu comme trop long ou comme particulièrement dangereux.

Le Conseil d'Etat a fixé les conditions de la reconnaissance et de la gratuité aux articles 4 à 11 du RLS.

L'article 6 al. 2 LS ne permet ni aux communes, ni à l'Etat de percevoir auprès des parents une contribution, totale ou partielle, pour les transports reconnus selon les conditions déterminées par les articles 4 à 11 RLS.

##### **3.2.1. Reconnaissance d'un transport d'élèves de l'école primaire en raison de la longueur du trajet (art. 5 RLS)**

###### **3.2.1.1. Compétence**

La Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport (ci-après : la DICS) est l'autorité compétente pour reconnaître les transports d'élèves pour les transports d'élèves de l'école enfantine et de l'école primaire organisés en raison de la longueur du trajet.

###### **3.2.1.2. Conditions**

Un transport d'élèves de l'école enfantine ou de l'école primaire organisé en raison de la longueur du trajet est reconnu par la DICS si les conditions cumulatives des articles 5 et 10 RLS sont remplies, à savoir :

- > Le transport est organisé à l'intérieur d'un cercle scolaire ou à l'intérieur d'une région desservie par une salle de sport.
- > Le transport est organisé d'école à école ou de l'école à la salle de sport.
- > Les élèves ont à parcourir une distance d'au moins trois kilomètres pour se rendre à l'école ou à la salle de sport.
- > Le transport a lieu au début ou à la fin de chaque demi-jour ou jour de classe, à l'exclusion de tout autre moment, sauf dans le cas où le transport est organisé entre l'école et la salle de sport.
- > Le transport est organisé de manière rationnelle et économique.
- > Le transporteur est au bénéfice d'une autorisation cantonale au sens de la législation fédérale sur le transport de voyageurs (cf. chapitre 2).

Les frais résultant de ces transports sont supportés par l'Etat et les communes, conformément à la répartition des frais scolaires communs prévus à l'article 88 LS. Les articles 6 et 8 RLS règlent la

prise en charge des frais de transport des élèves fréquentant une classe de développement de l'école primaire respectivement d'un autre cercle scolaire.

### *3.2.1.3. Procédure*

- > La commission scolaire adresse une demande de reconnaissance à la DICS, pour chaque nouveau trajet ou chaque bus supplémentaire. Elle motive sa demande de manière suffisante (documentation à produire : trajet du/des bus, arrêts, nombre d'élèves à transporter, localités de domicile et lieux d'école des élèves à transporter, horaires des classes et des bus prévus, distances à parcourir entre école et école respectivement salle de sport).
- > La DICS examine la demande et rend une décision de reconnaissance pour le transport scolaire (nouveau ou supplémentaire).
- > En cas de reconnaissance du transport, la commission scolaire établit, pour la période de la prochaine année scolaire, un budget des frais de transports.
- > Le budget est accepté dans la mesure où le transport est organisé de manière rationnelle et économique (art. 10 RLS) et que la législation sur les marchés publics est respectée.
- > La commission scolaire s'assure qu'elle est au bénéfice d'une autorisation cantonale pour le transport des voyageurs pour tous les trajets effectués (demande à effectuer auprès du Service de la mobilité).

### *3.2.1.4. Prise en charge des frais*

Transporteurs privés (professionnels) : Le montant du budget est considéré comme un montant forfaitaire, ainsi 1/3 du budget est versé en octobre, 1/3 du budget est versé en mars, 1/3 du budget est versé dans le courant de l'été sur la base d'une facture visée par la commission scolaire.

Bus appartenant aux autorités scolaires locales : Les frais effectifs sont remboursés 1/3 du budget est versé en octobre, 1/3 du budget est versé en mars, le solde est versé dans le courant de l'été sur la base d'une facture finale détaillée couvrant tous les frais.

Les frais de transports scolaire reconnus par la DICS, au sens de l'article 5 RLS, sont refacturés à l'ensemble des communes, via le "pot commun", à concurrence de 65 %.

## **3.2.2. Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet (art. 9 RLS)**

### *3.2.2.1. Compétence*

Un transport d'élèves de l'école enfantine et de l'école primaire est reconnu par les autorités scolaires locales lorsque, sans égard à la distance à parcourir, la circulation des piétons est particulièrement dangereuse sur le chemin qui mène à l'école ou à la salle de sport.

### *3.2.2.2. Conditions*

Outre les conditions fixées par les articles 5 à 9 du RLS, la reconnaissance n'est accordée que :

- > si le transport a lieu au début ou à la fin de chaque demi-jour ou jour de classe, à l'exclusion de tout autre moment, sauf dans le cas où le transport est organisé entre l'école et la salle de sport,
- > si le transport est organisé de manière rationnelle et économique,
- > si le transporteur est au bénéfice d'une concession au sens de la législation fédérale ; les conditions de l'article 10 RLS doivent en outre être remplies.



### *3.2.2.3. Prise en charge des frais*

Les frais résultant de ces transports sont mis à la seule charge des communes du cercle scolaire concerné conformément à l'article 88 al. 1 let. c LS. Par ailleurs, cette prise en charge se fait pour l'entier du trajet et non seulement pour la partie dangereuse.

### **3.2.3. Reconnaissance d'un transport d'élèves du cycle d'orientation (art. 7 RLS)**

#### *3.2.3.1. Compétence*

Les autorités scolaires locales, en règle générale la direction d'école, sont compétentes pour reconnaître tous les transports d'élèves du cycle d'orientation.

#### *3.2.3.2. Conditions*

Un transport d'élèves de l'école du cycle d'orientation est reconnu :

- > si et dans la mesure où les élèves ont à parcourir une distance d'au moins quatre kilomètres pour se rendre à l'école,
- > si et dans la mesure où les élèves sont transportés de l'arrêt de transport le plus proche de leur domicile à l'arrêt de transport le plus proche de l'école.

Outre ces conditions, la reconnaissance n'est accordée que :

- > si le transport a lieu au début ou à la fin de chaque demi-jour ou jour de classe, à l'exclusion de tout autre moment, sauf dans le cas où le transport est organisé entre l'école et la salle de sport,
- > si le transport est organisé de manière rationnelle et économique,
- > si le transporteur est au bénéfice d'une concession au sens de la législation fédérale.

#### *3.2.3.3. Prise en charge des frais*

Les communes en supportent les frais (art. 97 al. 1 LS) selon la répartition prévue par les statuts de l'association de communes ou par la convention de l'entente intercommunale (art. 98 LS).

Toutefois, en application de l'article 97 al. 2 LS, lorsque le trajet n'est pas desservi par les transports publics, l'Etat prend en charge la différence entre le prix effectif du transport scolaire et le coût présumé des abonnements d'un transport public.

#### *3.2.3.4. Procédure de budget et modalités de paiement :*

Les directions d'école adressent un budget prévisionnel pour les transports d'élèves effectués en vertu d'une autorisation cantonale à la DICS, Service des ressources. Sur la base de ce budget, la DICS décide du montant de la participation de l'Etat. Ce montant est versé aux directions d'école, sur la base d'une facture, une fois l'an.

### **3.3. Autres transports scolaires non subventionnés par l'Etat**

Il s'agit des transports :

- > organisés pour se rendre ailleurs qu'à l'école ou à la salle de sport, par exemple pour les camps, les courses d'école, les excursions, la piscine, la patinoire, etc. ;
- > qui ne sont pas organisés au début ou à la fin de chaque demi-jour ou jour de classe, sauf pour les transports entre l'école et la salle de sport (cf. art. 10 let. a RLS), par exemple les transports pour déplacer les élèves aux lieux de cours d'AC ou d'enseignement religieux.

Les communes du cercle scolaire supportent seules les frais de ces transports qui ne sont pas reconnus par la DICS. Les communes peuvent prélever une participation auprès des parents si leur règlement scolaire le prévoit.

## **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 ou 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'écoliers 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'écoliers**

Qu'il s'agisse de transports professionnels ou non, qu'ils soient effectués au moyen de véhicules lourds ou légers, les transports d'écoliers ne sont régis ni par l'OTR 1 ni par l'OTR 2, compte tenu des articles d'exception.

Dans l'OTR 1, c'est l'article 4 al. 1 let. d qui est applicable, ce qui signifie que les transports d'écoliers, qui relèvent en principe du domaine d'application de l'OTR 1 (= les véhicules comptant plus de 16 places assises outre le siège du conducteur) en sont de nouveau "exclus" par les articles d'exception précités.

Il en va de même pour l'OTR 2, ce qui signifie que les transports d'écoliers, qui relèvent en principe du domaine d'application de l'OTR 2 (= les véhicules jusqu'à 3,5 t, qui effectuent des transports professionnels d'écoliers), font à nouveau exception, en application de l'article 4 al. 1 let. c OTR 2.

#### 4.4. Réglementation particulière pour des entreprises ou des personnes qui effectuent à titre professionnel des transports d'écoliers, d'handicapés ou d'ouvriers

Nombre de places (sans conducteur)	Poids total (tonnes)	Permis de conduire avant le 1 <sup>er</sup> avril 2003	Permis de conduire à partir du 1 <sup>er</sup> avril 2003		Enregistreur de données (ED) Tachygraphe (Tachy) Tachygraphe numérique (TN)
			Echange contre un permis au format carte de crédit (PCC)	Nouvelle catégorie	
Jusqu'à 8 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'écoliers)	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'écoliers)	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'écoliers)	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'écouliers 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 <sup>er</sup> avril 2003	Permis de conduire à partir du 1 <sup>er</sup> avril 2003		Enregistreur de données (ED) Tachygraphe (Tachy) Tachygraphe numérique (TN)
			Echange contre un permis au format carte de crédit (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

#### 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 (cat. D ou D1), respectivement des marchandises avec des camions (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.

##### 4.6.2. Exception

Transport professionnel de personnes avec un véhicule de la catégorie B (dont le nombre de places assises outre le siège du conducteur ne dépasse pas huit), n'est pas soumis à l'OACP.

Pour les permis des catégories D/D1 obtenus avant le 1<sup>er</sup> septembre 2009, le certificat de capacité est obligatoire en suisse dès le 1<sup>er</sup> septembre 2013. Pour des courses à l'étranger, le certificat de capacité est recommandé dès le 1<sup>er</sup> septembre 2009. Les certificats de capacité peuvent être commandés sur [www.cambus.ch](http://www.cambus.ch).

Des informations détaillées au sujet du certificat de capacité sont également disponibles sous ce lien. 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 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.

#### **4.7. Exigences en matière d'équipement des véhicules**

##### **4.7.1. Ceintures de sécurité**

Les véhicules immatriculés ou transformés dès le 1<sup>er</sup> mars 2006 doivent obligatoirement être équipés de ceintures de sécurité. Pour les véhicules immatriculés avant le 1<sup>er</sup> mars 2006, l'annexe 1 "Aide-mémoire concernant les ceintures de sécurité équipant les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants" donne toutes les informations utiles.

##### **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. Panneau "Enfants"**

Le panneau ayant comme symbole le signal "Enfants" est facultatif sur les véhicules servant aux transports scolaires. Ce panneau doit être amovible (chiffre 7 de l'annexe 4 OETV).

## **5. Responsabilités – Assurances**

### **5.1. Bases légales**

- > Loi sur l'école enfantine, l'école primaire et l'école du cycle d'orientation (loi scolaire) du 23 mai 1985 (LS).
- > Règlement du 16 décembre 1986 d'exécution de la loi scolaire (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 autorités locales**

En vertu des articles 54 et 63 LS et des articles 4 à 11 RLS, les conseils communaux, respectivement la commission scolaire, pourvoient aux transports des élèves et en assument de ce fait la responsabilité. Dans le cadre de cette attribution légale, il incombe aux autorités communales d'organiser la surveillance des élèves contraints de demeurer un moment dans la cour d'école en raison de l'horaire des transports scolaires.

Le règlement scolaire communal détermine les attributions de la commission scolaire en la matière, telles que notamment :

- > 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, en tant qu'organisatrice, du bon déroulement des transports scolaires. Dans le cadre des attributions définies ci-dessus, elle doit prendre toutes les mesures utiles afin qu'aucun accident ne se produise. La DICS recommande aux communes de conclure une assurance RC couvrant les risques inhérents à ces tâches.

Les mêmes responsabilités lui incombent pour organiser les transports autres que ceux reconnus par la législation scolaire (par exemple les excursions, les camps, la piscine, etc.).

### **5.3. Assurances**

En matière d'assurances (RC obligatoire, casco ou occupants), la situation dépend du type de transport mis en place par les autorités locales.

#### **5.3.1. Transport effectué par une entreprise de transport professionnel**

Les assurances liées au chauffeur et au véhicule sont conclues par l'entreprise de transport, détentrice du véhicule. La commune peut demander à voir les contrats d'assurances. L'entreprise en question est par ailleurs responsable de son chauffeur et de l'état de son véhicule. Cette solution a le grand mérite d'offrir la sécurité la plus optimale pour les enfants et d'exclure toute responsabilité de la commune en lien avec le chauffeur et le véhicule.

### 5.3.2. Transport effectué par un transporteur privé qui dispose de son propre bus

Les assurances liées au chauffeur et au véhicule sont conclues par le transporteur, détenteur du véhicule. La commune peut demander à voir les contrats d'assurances. Le transporteur est en outre responsable de l'état de son véhicule, ce qui n'exclut pas un contrôle de la commune, également en ce qui concerne le respect de la capacité du véhicule. Enfin, la commune choisira une personne digne de confiance capable d'assumer pleinement cette charge.

### 5.3.3. Transport effectuée par l'autorité locale qui dispose de son propre bus et de son chauffeur

La commune devra conclure les assurances liées au chauffeur et au véhicule. Elle est responsable de son chauffeur et de l'état de son véhicule. Elle choisira une personne digne de confiance capable d'assumer pleinement cette charge.

### 5.3.4. Transport effectué par des parents d'élèves

Les parents qui acceptent de transporter des écoliers au moyen de leurs véhicules privés devront disposer des assurances nécessaires. En cas de transports reconnus relatifs aux trajets domicile-école, les parents-transporteurs ont droit à une rémunération. Enfin, la commune veillera, dans la mesure du possible, à confier les enfants à des personnes dignes de confiance.

## 5.4. Conséquences des dommages éventuels

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. Toutefois, la conclusion d'une assurance-occupants est conseillée. Celle-ci peut être complémentaire aux prestations de l'assurance RC du détenteur. Elle répond en outre des dommages subis par le conducteur en complément de son assurance-accident. Il y a lieu cependant de se renseigner auprès des compagnies d'assurances pour connaître leurs conditions générales, notamment en ce qui concerne la faute grave pour laquelle les prestations d'assurances ne sont pas toujours garanties.

Enfin, l'assurance RC du détenteur du véhicule 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 tous les soins commandés 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.

Dans le cas où l'autorité locale dispose de son propre bus et de son propre chauffeur, la situation est particulière puisque le transporteur est dans ce cas un employé communal. La loi du 16 septembre 1986 sur la responsabilité civile des collectivités publiques et de leurs agents s'applique en l'espèce. La commune devra ainsi répondre du préjudice que son employé aura causé d'une manière illicite à autrui. La commune ne pourra se retourner contre son employé que si celui-ci a violé intentionnellement ou par négligence grave ses devoirs de fonction.



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**

Lorsqu'un/e enseignant/e est amené/e à transporter dans le cadre de sa fonction, avec l'autorisation de la commission scolaire ou de son inspecteur, des enfants avec son véhicule privé, il ou elle peut, en cas de dégâts à son véhicule, demander à la DICS 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. En cas de dommages causés à autrui, l'enseignant/e est couvert/e par son assurance RC véhicule. La DICS lui remboursera la franchise et la perte de bonus imposées, la faute grave étant toutefois réservée.

### **5.5.2. Parents-transporteurs**

De tels arrangements contractuels entre la commune et les parents-transporteurs peuvent également 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 leurs véhicules 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) a également la possibilité de conclure une assurance RC globale.

### **5.5.3. Transport en autocar**

Lorsque les autorités scolaires locales 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 15 décembre 1967 sur les routes (LR) et son règlement d'exécution du 7 décembre 1992 (RELR).
- > 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'écolier, le transport de l'enfant en voiture devant être l'exception.

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.

### **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.

Les parents aideront beaucoup leur enfant en parcourant plusieurs fois le chemin de l'école avec lui avant ou pendant les premiers jours après la rentrée scolaire et en lui expliquant tranquillement quels dangers peuvent surgir et lui laisser le temps de s'habituer à cette nouvelle situation. 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**

### **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 (par exemple pour éviter un passage à niveau non gardé).

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 (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 écoliers, 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 réguliers (bus urbains ou régionaux). En l'absence d'arrêt de transports réguliers, 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) et des manœuvres éventuellement nécessaires, 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 soient respectées : 25 m à 30 km/h, 50 m à 50 km/h, 65 m à 60 km/h et 110 m à 80 km/h (source : VSS SN 640 090b de juillet 2001).

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 écoliers et que les feux clignotants sont enclenchés, les conducteurs ne peuvent le dépasser qu'à une allure réduite et en faisant preuve d'une prudence particulière ; au besoin, ils doivent s'arrêter (art. 6 al. 5 et 23 al. 3 let. a OCR).

#### 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

C'est dans le cadre de la révision général 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, réaménagement de carrefours) doivent figurer sur le plan directeur communal.

#### 6.5.2. Evaluation de la dangerosité des trajets

Les autorités scolaires locales sont habilitées à statuer sur la dangerosité des trajets, conformément à l'article 11 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), 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 (cf. norme VSS SN 640 070 du 1<sup>er</sup> février 2009).

Pour autant que le trottoir ait des dimensions standard (1,65 m selon l'art. 25 RELR), 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 soit suffisante en tout point du trajet : 25 m à 30 km/h, 50 m à 50 km/h, 65 m à 60 km/h et 110 m à 80 km/h (source : VSS SN 640 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 où les passages ne sont généralement 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 Canton.

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, mettre en place des patrouilleurs scolaires enfants ou adultes pour sécuriser les traversées piétonnes les plus importantes (tant par la fréquentation des enfants que le passage des véhicules), en particulier celles à proximité de l'école.

Pour faire régler la circulation par des patrouilleurs scolaires, par le personnel d'une entreprise ou par des cadets, 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 bpa.

## **6.6. Chemin de l'école à vélo**

En application de l'article 19 LCR, les enfants peuvent rouler à vélo sur la voie publique dès l'âge de la scolarité obligatoire. Aucun examen n'est nécessaire. Une formation de circulation à vélo (1 leçon théorique et 2 leçons pratiques) est octroyée par la Police cantonale auprès des élèves de quatrième année primaire du Canton.

Les cyclistes doivent circuler en file indienne. Ils doivent utiliser les bandes et pistes cyclables quand il y en a. Les trottoirs, chemins piétonniers et zones piétonnes sont réservés aux seuls piétons. La circulation des cyclistes peut toutefois y être autorisée à l'allure du pas, lorsque la largeur de la surface et le nombre d'usagers garantit un nombre d'interactions limité entre usagers. Ces trottoirs, chemins ou zones sont alors signalées par des panneaux avec plaque complémentaire représentant un cycle.

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 doivent être prévus 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.

## **6.7. L'utilisation de trottinettes ou rollers**

Conformément à l'article 50 de l'OCR, il est permis d'utiliser d'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.

Les enfants en âge préscolaire sont uniquement autorisés à utiliser ces engins sur les aires de circulation destinées aux piétons, sauf s'ils sont accompagnés d'un adulte.

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

## **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 enfantines et primaires), sans qu'une traversée de la chaussée ne soit nécessaire pour rejoindre l'école.

Cette zone doit être assez grande pour permettre les manœuvres éventuellement nécessaires.

Elle sera dimensionnée pour accueillir éventuellement des bus plus grands (cars pour 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 SN 640 065 du 1<sup>er</sup> août 2011. 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) peuvent également être envisagés en fonction de la demande.

### 6.8.3. Places de dépose minute

La définition des places d'arrêts pour les parents qui conduisent leur enfant à l'école en voiture est également importante, même si ce mode de transport est à déconseiller vivement. En effet, il contribue à l'augmentation de l'insécurité aux abords des écoles par la gêne qu'il crée sur la circulation routière et celle des piétons, et cela également pour leurs propres enfants.

La place de dépose minute doit être située en dehors des cheminements et des zones d'attente des élèves. Pour être attractive, elle doit :

- > être située à une distance relativement faible de l'établissement scolaire 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 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.



## **7. Contacts**

### **> Transport de voyageurs : autorisations cantonales**

Jean-Luc Telley, Adjoint administratif  
jean-luc.telley@fr.ch, T + 41 26 304 14 22  
Service de la mobilité SMO  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg  
T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35, [www.fr.ch/smo](http://www.fr.ch/smo)

### **> Financement : subvention cantonale**

Marie-Christine Dorand, Adjointe du chef de service  
marie-christine.dorand@fr.ch, T +41 26 305 12 04  
Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport DICS  
Secrétariat général, Section Finances et équipements  
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Fribourg  
T +41 26 305 12 22, F +41 26 305 12 14, [www.fr.ch/dics](http://www.fr.ch/dics)

### **> Conducteurs – 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, F +41 26 484 55 78, [www.ocn.ch](http://www.ocn.ch)

### **> Responsabilités – Assurances**

Sandra Galley, Conseillère juridique  
sandra.galley@fr.ch, T +41 26 305 12 21  
Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport DICS  
Secrétariat général  
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Fribourg  
T +41 26 305 12 22, F +41 26 305 12 14, [www.fr.ch/dics](http://www.fr.ch/dics)

Jacques Peiry, Juriste  
jacques.peiry@fr.ch, T +41 26 305 32 39  
Service du personnel et d'organisation SPO  
Rue Joseph-Piller 13, 1701 Fribourg  
T +41 26 305 32 52, F +41 26 305 32 49, [www.fr.ch/spo](http://www.fr.ch/spo)



> Aménagement – Sécurité – Prévention

Jasmine Montel-Cambou, Cheffe de secteur  
jasmine.montel-cambou@fr.ch, T + 41 26 304 14 24  
Service de la mobilité SMO  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg  
T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35, [www.fr.ch/smo](http://www.fr.ch/smo)

Jean-Marc Rotzetter, Adj., Chef de la section éducation routière  
jean-marc.rotzetter@fr.ch, T + 41 26 305 20 30  
Police de la circulation : éducation routière  
Ch. de la Madeleine 8, 1763 Granges-Paccot  
T +41 26 305 20 30, F +41 26 305 20 89, [www.policefr.ch](http://www.policefr.ch)

Séverine Emery-Jaquier, Coordinatrice Pédibus Fribourg  
fribourg@pedibus.ch, T + 41 76 430 05 58  
Pédibus Fribourg – Bureau-conseil ATE  
Rue Jean-Grimoux 22, 1700 Fribourg  
[www.ate.ch/fr/nos-themes/securite-routiere/pedibus.html](http://www.ate.ch/fr/nos-themes/securite-routiere/pedibus.html)

## 8. Annexes

### 8.1. Aide-mémoire concernant les ceintures de sécurité



**Bundesamt für Strassen • Office fédéral des routes**  
**Ufficio federale delle strade • Uffizi federal da vias**

**ASTRA • OFROU**  
**USTRA • UVIAS**

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation • Dép. fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
Dip. federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni • Dep. federal da l'ambiert, dals transports, da l'energia e da la comunicaziun

3003 Berne, le 2 décembre 2005 Bon/Gat

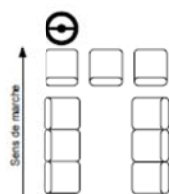
## Aide-mémoire

concernant

les ceintures de sécurité équipant les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants (en prenant l'exemple des minibus)

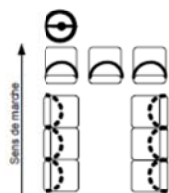
Définitions:

Par le terme **transformation**, il faut entendre l'installation ou la modification subséquente de sièges ou de banquettes.  
Par le terme **équipement après coup**, il faut entendre le montage de ceintures de sécurité sur des banquettes ou des sièges existants.



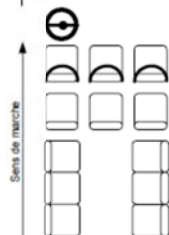
Les minibus immatriculés avant le 1.1.1976 ne doivent pas être équipés de ceintures de sécurité.

Cela signifie que même les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants n'ont pas besoin d'être équipés de ceintures de sécurité ou d'en être équipés après coup, sauf si une transformation est effectuée à partir du 1.3.2006.

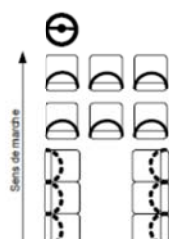


Les minibus immatriculés à partir du 1.1.1976 doivent être équipés de ceintures de sécurité sur les sièges avant.

Cela signifie qu'en cas de transformation effectuée à partir du 1.3.2006, même les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants des véhicules de ce genre doivent en principe être équipés de ceintures de sécurité. Les véhicules ayant fait l'objet d'une transformation avant cette date devront être équipés après coup d'ici au 1.1.2010 au plus tard.



Lorsque la configuration du véhicule est telle qu'il dispose de sièges pour adultes, dirigés vers l'avant, qui ne requièrent pas de ceintures de sécurité (p. ex. une rangée de sièges arrière), il n'est pas nécessaire d'équiper après coup les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants, à moins qu'une transformation soit effectuée à partir du 1.3.2006.



Dans les minibus qui ont été réceptionnés à partir du 1.10.1999 et dans ceux qui ont été importés ou construits en Suisse à partir du 1.10.2001, tous les sièges dirigés vers l'avant et vers l'arrière doivent être équipés de ceintures de sécurité.

Cela signifie que, dans ces véhicules, les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants doivent être équipés de ceintures de sécurité en cas de transformation effectuée à partir du 1.3.2006. Les véhicules ayant fait l'objet d'une transformation avant cette date devront être équipés après coup d'ici au 1.1.2010 au plus tard.

Il n'est pas nécessaire de fournir une attestation prouvant la résistance des points d'ancrage des ceintures lorsqu'il s'agit de véhicules ayant été immatriculés ou transformés en conséquence avant le 1er mars 2006 et pour lesquels il est dûment prouvé qu'on les équipera volontairement de ceintures de sécurité avant le 1er janvier 2010. Les ceintures de sécurité installées sur une base volontaire doivent pouvoir déployer leur effet protecteur, avoir fait l'objet d'une réception par type et être disposées judicieusement. Leurs points d'ancrage doivent être suffisamment solides.

Berne, le 2 décembre 2005/Gat/Ry

## 8.2. 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 handicapés 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'OTR<sup>1</sup> et de l'OCTV<sup>2</sup>, 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 privées<sup>3</sup>,
- 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-

---

<sup>1</sup> Définition: [http://www.admin.ch/ch/f/rs/822\\_222/a3.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/822_222/a3.html)

<sup>2</sup> Définition: [http://www.admin.ch/ch/f/rs/744\\_11/a3.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/744_11/a3.html)

<sup>3</sup> 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.

### 8.3. Sécurité des enfants / nouvelles prescriptions dès le 1<sup>er</sup> avril 2010

## Sécurité des enfants Nouvelles prescriptions dès le 1<sup>er</sup> avril 2010

### Généralités

#### Transport de personnes

Le nombre de personnes transportées dans et sur un véhicule ne doit pas excéder celui des places autorisées.

26	Couleur Couleur Couleur				
27	Platz: Plätze: Platz: Plätze:	Total Total Total Total	7	2	30
28	Stammnummer N° matricule				

Le nombre de places autorisées figure dans le permis de circulation du véhicule (case 27).

#### Plus de sécurité grâce à la ceinture

Les ceintures de sécurité doivent être utilisées à toutes les places qui en disposent. Cette obligation s'applique à toutes les personnes circulant dans des véhicules, notamment dans des cars, des taxis, des bus scolaires, des véhicules d'associations sportives, etc.<sup>1</sup>  
Doivent impérativement s'attacher les conducteurs de ces véhicules ainsi que les passagers quel que soit leur âge.

### Sécurité des enfants

#### Responsabilité

Il incombe aux conducteurs des véhicules de veiller à ce que les enfants de moins de 12 ans s'assoient aux places équipées de ceintures de sécurité et qu'ils s'attachent correctement.

#### Système de sécurité prescrit dès le 1<sup>er</sup> avril 2010 : Principes

Âge / taille	Système de sécurité prescrit
Enfants de moins de 12 ans d'une taille inférieure à 150 cm	Dispositif de retenue approprié testé selon la série 03 ou 04 du règlement ECE n° 44.
Enfants d'une taille supérieure à 150 cm	Ceintures disponibles
Personnes à partir de 12 ans	

#### Dérogations à l'obligation d'utiliser des dispositifs de retenue pour enfant

Dans les autocars ainsi que sur les sièges de dimensions réduites spécialement admis pour les enfants, une réglementation différente est appliquée. En effet, dans ces cas-là, les dispositifs de retenue ne sont obligatoires que pour les enfants de moins de 4 ans.  
Aux places équipées exclusivement de ceintures abdominales, l'utilisation d'un dispositif de retenue n'est obligatoire que pour les enfants de moins de 7 ans.

#### Installation de plusieurs dispositifs de retenue pour enfants

L'installation de 3 dispositifs de retenue pour enfants sur la banquette arrière d'un véhicule dépend avant tout de la taille du véhicule et de celle du dispositif ainsi que de l'âge et du poids des enfants.

#### Utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants sur le siège avant

En principe, les enfants peuvent être transportés sur le siège avant, quel que soit leur âge. 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 ne l'exclut pas.

<sup>1</sup> Font exception les personnes utilisant les transports en commun et les personnes effectuant de petites courses (art. 3a, al. 2, OCR)



## Exigences imposées aux dispositifs de retenue pour enfants

### Notion

Les dispositifs de retenue pour enfants comprennent non seulement les sièges pour enfants, les rehausseurs de sièges et les coques pour bébés, mais également l'équipement spécial intégré dans les sièges de voiture.

### Nouvelles exigences

À partir du 1<sup>er</sup> avril 2010, seuls les dispositifs de retenue qui ont été testés selon la série 03 ou 04 du règlement ECE n° 44 seront admis. Le numéro de la série se retrouve dans le numéro d'approbation (deux premiers chiffres). Toutes les autres informations concernant le dispositif figurent soit sur l'étiquette ECE, soit directement sur le siège.

Les dispositifs de retenue pour enfants de la série 01 ou 02 ne pourront plus être utilisés après le 1<sup>er</sup> avril 2010.

*Remarque :* L'inscription « ECE R 44 » ne doit pas nécessairement être mentionnée.



### Catégories de poids

Groupe 0	moins de 10 kg
Groupe 0+	moins de 13 kg
Groupe 1	entre 9 et 18 kg
Groupe 2	entre 15 et 25 kg
Groupe 3	entre 22 et 36 kg

Le choix d'un dispositif de retenue approprié dépend du poids de l'enfant. Les groupes ci-contre indiquent les poids avec lesquels les dispositifs ont été testés. Le groupe doit donc correspondre au poids de l'enfant.

Le poids maximal de chaque groupe n'est pas déterminant pour les dispositifs de retenue fixés au moyen des ceintures de sécurité des véhicules. C'est pourquoi les modèles du groupe 3 limités à

36 kg peuvent également être utilisés pour des enfants d'un poids plus élevé.

### Dossier

Lorsqu'un dispositif de retenue pour enfant a été testé selon la série 03 ou 04 du règlement ECE n° 44, cela signifie qu'il répond aux exigences minimales légales. Il n'est pas nécessaire qu'un tel dispositif soit équipé d'un dossier. Toutefois, les organisations de la sécurité routière recommandent l'utilisation d'un dispositif doté d'un dossier afin de mieux protéger l'enfant lors de collisions latérales.

## Transports d'élèves

### Places assises admises

Certains bus scolaires déjà immatriculés sont dotés de places assises de dimensions réduites spécialement admises pour les enfants ainsi que de sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, ces véhicules peuvent continuer de circuler uniquement s'ils sont pourvus au moins d'une ceinture abdominale par siège. Au besoin, ils devront être équipés a posteriori. En ce qui concerne les véhicules immatriculés pour la première fois servant au transport d'élèves, les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche ne sont plus admis. Quant aux places de dimensions réduites des bus scolaires nouvellement mis en circulation, elles ne seront autorisées dès le 1<sup>er</sup> août 2012 que si un organe de contrôle accrédité par l'OFROU confirme que ces sièges offrent une protection comparable à celle dont un enfant bénéficie avec les dispositifs de retenue testés selon le règlement ECE R 44/03 ou 04.

### Sécurité grâce aux dispositifs de retenue pour enfants

Les ceintures de sécurité disponibles dans les autocars et aux places de dimensions réduites spécialement admises pour les enfants (dans le permis de circulation décrites comme « places assises pour enfants ») suffisent à assurer la sécurité des enfants de plus de 4 ans. Aux places pourvues de ceintures abdominales, il est suffisant d'utiliser celles-ci pour les enfants à partir de 7 ans. Dans tous les autres cas, les enfants de moins de 12 ans ou d'une taille inférieure à 150 cm ne peuvent être transportés dans les bus scolaires que si ces derniers sont équipés de dispositifs de retenue testés et appropriés.

**Service de la mobilité SMO**  
**Amt für Mobilität MobA**

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33, F +41 26 304 14 35  
[www.fr.ch/smo](http://www.fr.ch/smo)

**Juin 2014**