



La Fédération
des commissions
scolaires
du Québec

Le transport actif : marcher pour se rendre à l'école

Date : le 7 février 2005

Le transport scolaire

Dans les politiques des commissions scolaires sur le transport scolaire, on établit une distance entre l'école de l'élève et son domicile au-delà de laquelle l'élève se voit offrir le transport scolaire. En deçà de cette distance, l'élève est tenu de marcher, sauf si le chemin le menant à l'école comporte des zones jugées à risque. De plus, les élèves ayant un handicap physique ou une déficience intellectuelle restreignant leur capacité de se rendre à l'école en marchant reçoivent des services de transport scolaire adaptés qui ne tiennent pas tenir compte de la distance à parcourir.

À titre d'exemple, les distances maximales de marche varient selon les ordres d'enseignement de quelques commissions scolaires :

Distances de marche des élèves en km¹

	Maternelle	Primaire	Secondaire
Minimum	0,0	1,0	1,2
Maximum	1,0	1,6	2,0
Moyenne	0,7	1,5	1,8

En moyenne, on peut considérer que les élèves demeurant dans un rayon de leur école de 0,7 km au préscolaire, de 1,5 km au primaire et de 1,8 km au secondaire sont tenus de marcher. Il est également intéressant de constater que plusieurs commissions scolaires demandent aux élèves de marcher entre 50 et 400 mètres jusqu'à leur point d'embarquement dans l'autobus scolaire. D'autre part, certaines commissions scolaires offrent le transport depuis le domicile à tous les élèves du préscolaire.

¹ Selon un échantillon de 20 commissions scolaires francophones.

Selon des données de 1997, la distance maximale parcourue à pied la plus élevée se retrouverait en Colombie-Britannique, et serait de 4 km au primaire et de 4,8 km au secondaire. En Saskatchewan, tous les élèves auraient accès au transport scolaire. Aux États-unis, cette distance varierait entre 1,6 et 3,2 km au primaire et entre 1,6 et 6,4 km au secondaire, les distances les plus élevées se retrouvant en Californie. Dans 22 États américains, on ne considère que l'âge et la distance alors que les autres tiennent compte de plusieurs critères complémentaires : les routes dangereuses à traverser, la sécurité des enfants, l'absence de trottoirs, le volume de la circulation, les jeunes mères et le revenu des parents pour défrayer les coûts du transport scolaire.

La sécurité et la signalisation routière

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) met à la disposition des écoles de la documentation sur la sécurité routière à pied et à vélo visant expressément les jeunes d'âge scolaire. De plus, plusieurs notions de sécurité piétonnière sont transmises lors des campagnes de sécurité dans le transport scolaire.

Initiatives des commissions scolaires

Les commissions scolaires proposent différentes mesures permettant aux élèves de se rendre à l'école à pied en toute sécurité. On y compte notamment l'établissement de corridors scolaires, les brigadiers scolaires, l'apprentissage de la signalisation routière.

L'école *La Croisée* de Rivière-Du-Loup a développé un projet d'accompagnement à l'école à pied par des aînés. Des bénévoles retraités vivent une expérience intéressante qui les stimule à la marche tout en offrant une sécurité accrue pour les élèves accompagnés.

Le cas de la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke est très bien documenté. Le projet-pilote s'étant avéré un franc succès, la méthode a été réutilisée pour d'autres écoles. La première étape consiste à effectuer un diagnostic des lieux dans un rayon d'environ un kilomètre de l'école.

Les éléments suivants sont analysés :

- les rues
- les stationnements
- les feux de circulation et de signalisation
- les traverses pour piétons,
- les emplacements des brigadiers scolaires
- la localisation des élèves
- les données de circulations et les statistiques d'accidents
- le comportement des écoliers

Les résultats de l'analyse conduisent au dessin d'un corridor scolaire constituant un parcours que les enfants pourront utiliser en toute sécurité. L'aménagement de ce parcours est fait au moyen d'une série d'interventions :

- construction de nouveaux trottoirs
- aménagement de passages d'écoliers
- modification d'entrées de voitures
- ajustement du stationnement de l'école et du débarcadère d'autobus
- installation de panneaux de signalisation
- enlèvement de haies de cèdres
- marquage au sol de points bleus délimitant le tracé du corridor scolaire
- campagne de sensibilisation.

Un dépliant intitulé *Suivre les points bleus, c'est facile, c'est amusant et c'est sécuritaire* a été diffusé pour informer les parents et les enfants du corridor scolaire et offrir des conseils de sécurité sur les comportements à adopter en marchant, les façons de traverser la rue et d'agir avec les personnes inconnues.

Au Canada et ailleurs dans le monde

La dernière semaine internationale *Marchons vers l'école (iwalk 2004)* s'est déroulée du 4 au 8 octobre 2004. Lors cette édition, l'événement a eu lieu dans 35 pays.

L'événement vise à conscientiser le public sur les différents avantages de la marche vers l'école :

- L'activité physique sous une forme simple, agréable et accessible
- L'apprentissage des aspects de sécurité de la marche
- La conscientisation de l'accessibilité du milieu aux marcheurs et l'observation d'améliorations à y apporter
- L'aspect écologique de la marche
- La réduction de la circulation automobile, de la pollution et de la vitesse à proximité des écoles
- La réappropriation des quartiers par les piétons et la réduction des crimes locaux
- Le développement des relations entre les leaders communautaires, les parents et les enfants

Au Canada, l'activité est organisée par l'organisme *Vert l'action* qui fait la promotion de la pratique d'activités physiques tout en faisant preuve d'écocivisme. Le programme visant particulièrement le milieu scolaire se nomme *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPÉ)*.

Outre l'événement international, l'ARASPE a d'autres initiatives intéressantes :

- **L'autobus scolaire pédestre** permettant aux jeunes enfants de marcher vers l'école sous la supervision d'un adulte pour les conscientiser aux problèmes de sécurité et aux dangers de la circulation.
- **L'autobus scolaire de cyclistes** qui permet le même exercice sous la supervision d'un adulte mais à vélo.
- L'interdiction de laisser tourner les moteurs à proximité des écoles
- La localisation des zones de débarquement des autobus à environ un kilomètre de l'école afin que les élèves terminent le trajet à pied
- La modification des infrastructures urbaines pour accroître la sécurité des piétons et des cyclistes.

L'organisme offre des outils de promotions sur son site comme le panneau suivant :



Se rendre à l'école à vélo

On compte peu de politiques visant expressément les déplacements écoliers à vélos. Malgré cela, on peut considérer qu'une bonne partie des mesures visant les déplacements à pied les concernent également. On peut s'attendre à ce que les corridors piétonniers, les traverses scolaires et les brigadiers scolaires soient également utilisés pour les élèves préférant se déplacer à vélo.

Des mesures de sécurité ciblées sont tout à fait pertinentes, comme l'éducation au port du casque, l'utilisation des pistes cyclables, et une compréhension minimale de la mécanique du vélo. De plus, les écoles dotées de supports pour bicyclettes favorisent l'emploi de ce moyen de transport en offrant un entreposage sécuritaire permettant l'utilisation d'un cadenas.

Les défis

Encourager la marche comporte une série de défis à ne pas négliger.

- Les rencontres faites par les élèves sur leur itinéraire de marche : les inconnus, le taxage, la vente de drogues, la fréquentation de boutiques, ...
- La sécurité : la vitesse des voitures, la signalisation routière, l'utilisation des passages piétonniers, les conditions saisonnières
- Autres : la ponctualité, les intempéries (pluie, froid intense), les valeurs, la satisfaction des parents de reconduire et d'aller chercher leur enfant, l'utilisation accrue des SDG le matin et le soir

La solution proposée par l'ARASPÉ de disposer les débarcadères d'autobus à un kilomètre des écoles peut sembler intéressante, mais pose également quelques défis :

- La difficulté d'implantation pour les bâtiments déjà aménagés
- La ponctualité des élèves
- La disponibilité des terrains
- Les dangers liés à la circulation retrouvés sur le parcours de marche

Sources :

FCSQ, www.fcsq.qc.ca
Iwalk, www.iwalktoschool.org
Vert l'action, www.vertlaction.ca
MTQ, L'Équipe (Journal interne), volume 27, numéro 3, avril 1997.