

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 238-2014
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.RRGR.1156

Déposée le: 18.11.2014

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Hofmann (Bern, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 224/2015 25 février 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Respect du droit à un trajet scolaire acceptable

Avec les regroupements scolaires, les trajets deviennent toujours plus longs pour les élèves. L'augmentation du trafic les rend aussi plus compliqués et plus dangereux. Par ailleurs, l'école enfantine étant désormais obligatoire à partir de l'âge de quatre ans, les enfants sont de plus en plus jeunes à faire les trajets. L'article 19 de la Constitution fédérale garantit le droit à un enseignement de base suffisant et gratuit. On peut en déduire un droit à un trajet scolaire acceptable, cette qualité dépendant des caractéristiques du trajet (longueur, dénivelé, nature) et de ses dangers.

L'article 2 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) prévoit que les réseaux de chemins pour piétons comprennent les chemins pour piétons proprement dits, ces derniers desservant et reliant notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles (al. 3).

Le canton de Berne a délégué la planification des chemins pour piétons aux communes (art. 44 de la loi sur les routes). Le trafic piétonnier le long de la route et le trafic piétonnier traversant relève toutefois de la compétence du canton (art. 18 de l'ordonnance sur les routes qui mentionne expressément les trajets scolaires). La loi sur l'école obligatoire elle aussi attribue aux pouvoirs publics la compétence concernant les trajets scolaires : l'article 1 intègre l'école enfantine

au champ d'application de la loi, l'article 7 autorise l'enfant à changer d'école si ses déplacements entre son lieu de résidence et l'école s'en trouvent sensiblement facilités et l'article 49a prévoit que le canton peut accorder des subventions aux communes pour le transport d'élèves.

Le conseiller national Matthias Aebischer a déposé le 15 septembre dernier une interpellation intitulée « Un trajet raisonnable et sûr pour les écoliers ». Dans sa réponse du 5 novembre, le Conseil fédéral écrit notamment : « Les art. 4, 5 et 6 de loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pedestre (LCPR ; RS 704) délèguent dans une large mesure la compétence en matière de chemins pour piétons aux cantons. [...] Vu la compétence étendue que possèdent les cantons en vertu de la loi, les possibilités d'action du Conseil fédéral sont limitées. »

Autrement dit, le canton de Berne dispose d'une grande liberté d'action.

Dans ces conditions, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. A-t-on une liste des trajets scolaires longeant la route ou la traversant et considérés comme inacceptables du point de vue de la sécurité ?
2. Comment le Conseil-exécutif s'y prend-il pour garantir que les trajets scolaires longeant la route ou la traversant soient acceptables ?
3. Quel rôle jouent les caractéristiques des trajets scolaires (danger et distance) dans la planification des sites scolaires ?
4. Comment prend-on en compte le coût du transport scolaire éventuellement nécessaire ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif accorde une grande importance à la sécurité des trajets scolaires. Le 20 juin 2012, il a ainsi approuvé un crédit de 795 000 francs pour soumettre l'ensemble des 3100 passages pour piétons sur les routes cantonales à un contrôle de sécurité. Au cours de l'hiver 2012/2013, l'Office des ponts et chaussées, qui est compétent en la matière, a également effectué une enquête auprès de toutes les communes au sujet des trajets scolaires parcourus par les enfants à pied ou en vélo. L'enquête a montré que les quatre cinquièmes des passages pour piétons étaient considérés comme sûrs.

1. Non, le canton ne dispose pas d'une telle liste des trajets scolaires sur son territoire. Déterminer si les trajets scolaires sont raisonnablement acceptables est une tâche des communes.
2. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, un contrôle de sécurité a été effectué. Des mesures d'amélioration sont en cours pour remédier aux points faibles qui ont été détectés ; la priorité a été accordée aux passages pour piétons en fonction de leur fréquentation par les enfants, et ces mesures sont actuellement réalisées dans plus d'un tiers des cas. Comme il s'agit en partie de projets soumis à autorisation, et que les travaux doivent être menés à bien dans le cadre des ressources humaines et financières à disposition, la réalisation de toutes les mesures prioritaires prendra du temps, et s'échelonnera probablement jusqu'à fin 2016. Les ar-

rondissements d'ingénieur en chef de l'Office des ponts et chaussées travaillent en étroite collaboration avec les communes.

3. La planification des sites scolaires relève de la compétence des communes. On peut s'attendre à ce qu'elles tiennent compte, dans ce cadre, des caractéristiques des trajets scolaires.
4. Il est difficile de déterminer si les communes prennent en considération les coûts d'un éventuel transport scolaire dans leurs réflexions de planification. En adoptant la révision partielle de la loi sur l'école obligatoire (LEO) le 29 janvier 2008, le Grand Conseil a toutefois créé les bases légales permettant d'allouer des subventions aux communes pour le transport d'élèves. Le canton tient compte en particulier de la proportion d'élèves concernés par des trajets excessifs jusqu'à l'école, des conditions topographiques et de la structure de l'habitat.

Au Grand Conseil