

Congrès IC, 2 avril 2025

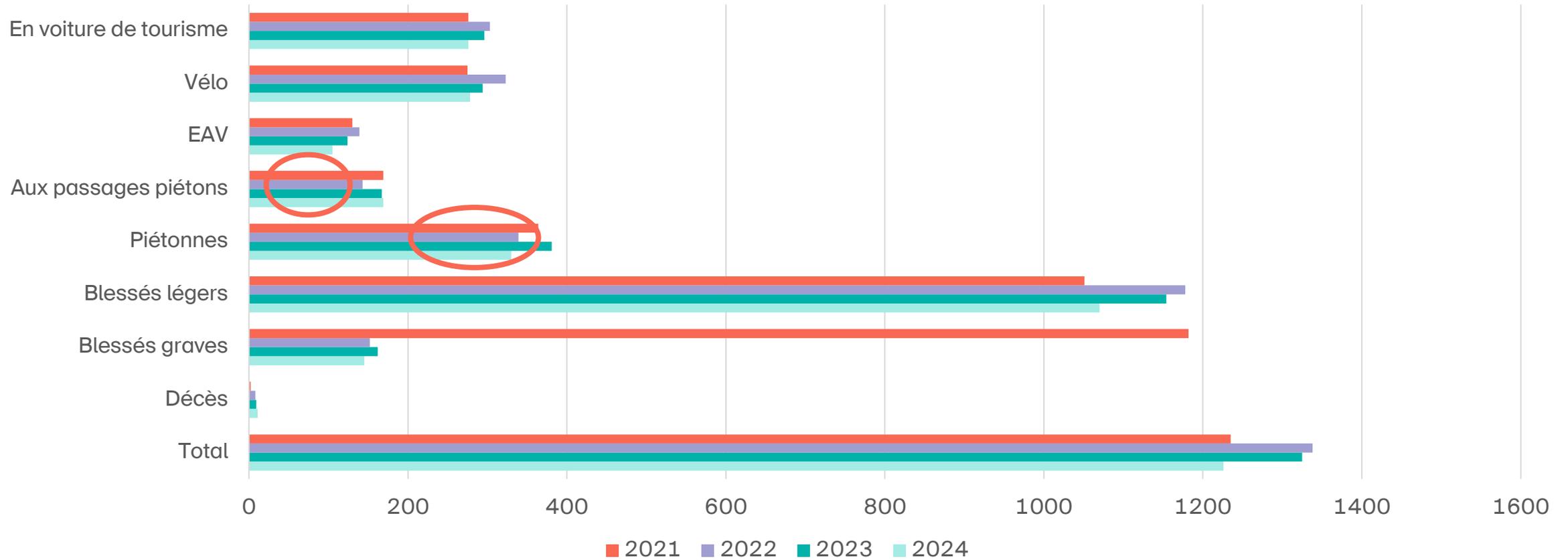
Sabine Degener, collaboratrice scientifique Technique de la circulation

Trajet scolaire

Évaluation des risques et des opportunités

Accidents d'enfants 2021-2024

Accidents touchant des enfants



Aspects juridiques

Situation juridique

- Le droit à un enseignement de base suffisant et gratuit est garanti par la Constitution fédérale. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, il existe également le droit à un trajet scolaire acceptable, qui doit être garanti.
- Un chemin de l'école est considéré comme **acceptable** par un·e enfant, et de préférence à pied.



ile
ie doit

ju seul·e

Psychologie du développement

État de la recherche (en allemand)

Principes actuels



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz

La circulation du point de vue des enfants: Les trajets scolaires des élèves du primaire en Suisse

Traffic and children: Primary school children's routes to school in Switzerland

Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAÖ)
Ruth Kaufmann-Hayoz
Heidi Hofmann
Oliver Tschopp
Martina Blaser

Interface Politikstudien Forschung Beratung
Ueli Haefeli
Manuela Oetterli

verkehrsteiner
Rolf Steiner
Katja Schori
Rolf Albisser

Forschungsauftrag SVI 2004/006 auf Antrag der Schweizerischen
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
Juli 2010

1312



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Sichere Schulwege - Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung

Sécurité sur le chemin de l'école – analyse des dangers et élaboration de mesures

Safety on the way to school – analysis of risks and definition of measures

verkehrsteiner AG
Rolf Steiner
Rachel Picard
Jakob Leitner
Christine Zehnder

Kontextplan AG
Markus Hofstetter
Stefanie Ledergerber
Roland Uhler

Forschungsprojekt SVI 2004/049 auf Antrag der Schweizerischen
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten(SVI)

Februar 2016

1555

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Forschungsbericht Nr. 50

Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche

Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen

Bernhard Schlag
Susann Richter
Katharina Buchholz
Tina Gehlert

Unfallforschung
der Versicherer
 GDV

Psychologie du développement

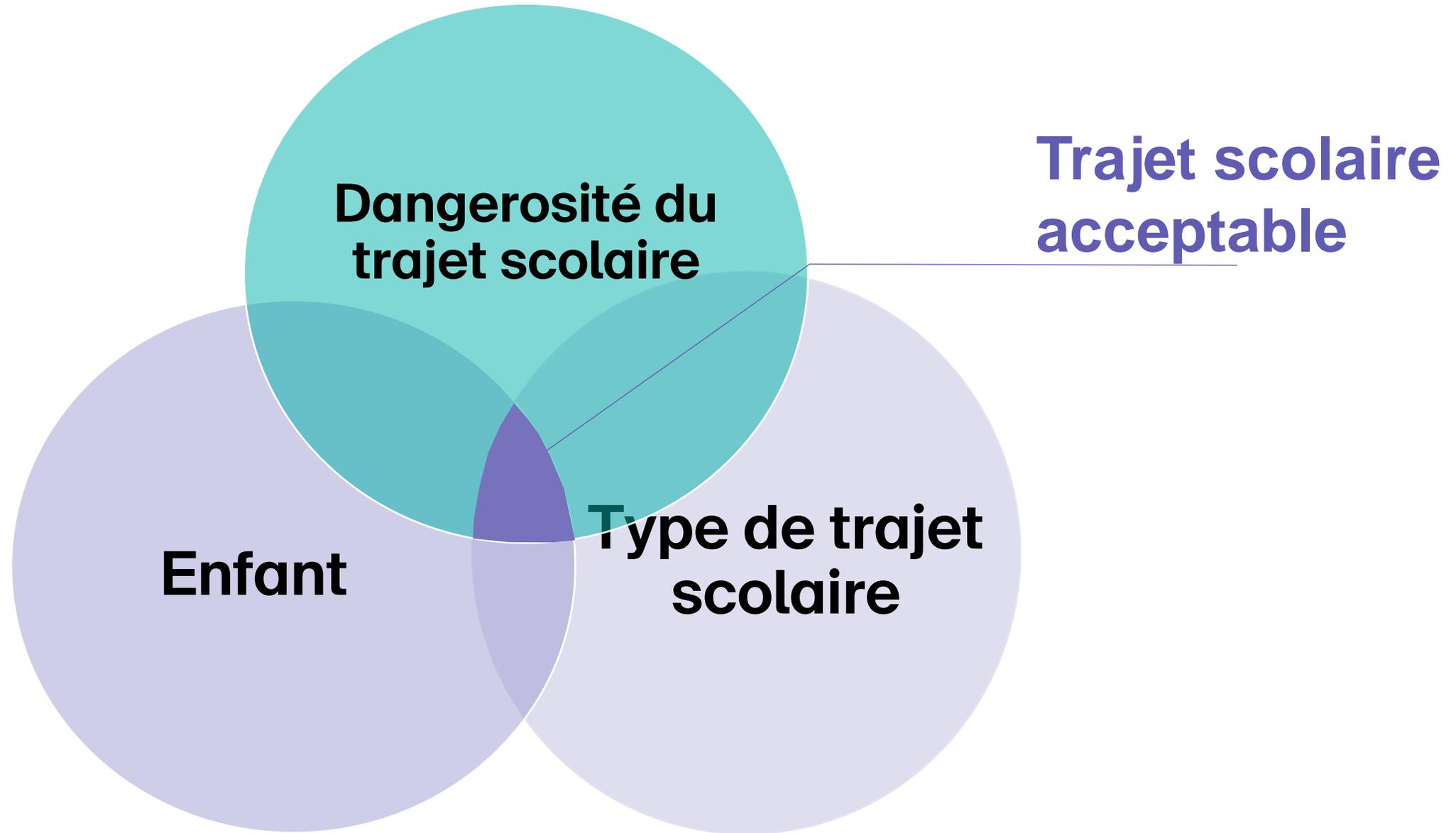
Distraction

Erforderliche Kompetenzen	Altersgruppe in Jahren			
	6-7	8-9	10-11	12-14
Sehen				
Hören				
Aufmerksamkeit				
Motorik				
Kognitive Funktionen				
Soziale und emotionale Kompetenz				
Exekutive Funktionen				

 stark beeinträchtigt  beeinträchtigt  kaum beeinträchtigt  Forschungslücken

Acceptabilité

Acceptabilité: principes généraux



**Dangerosité du
trajet scolaire**

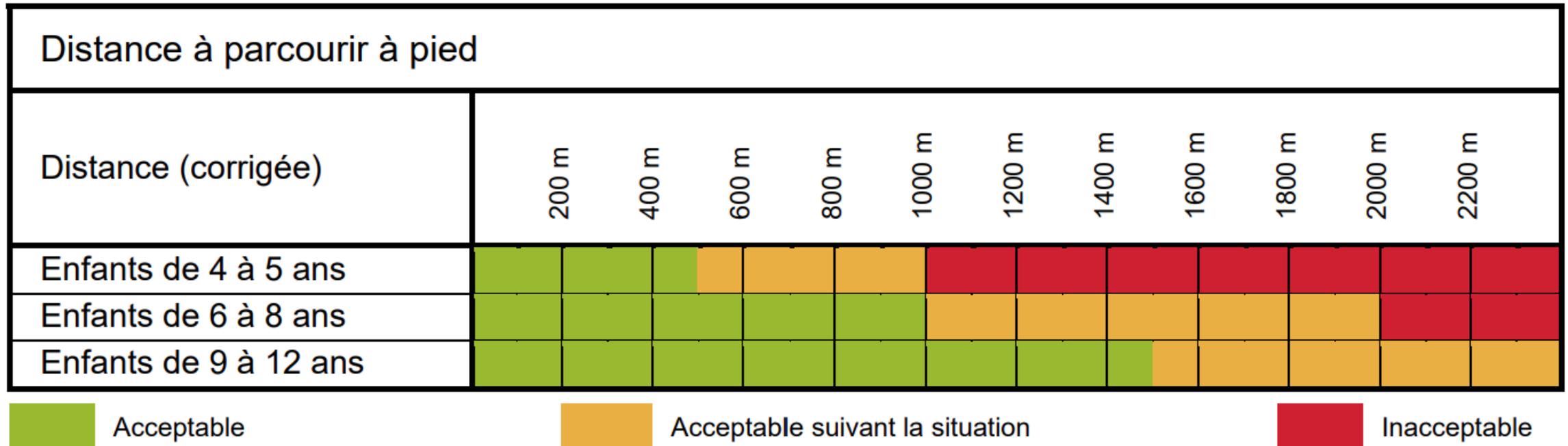
**Trajet scolaire
acceptable**

Enfant

**Type de trajet
scolaire**

Acceptabilité

Distance



Quelle: SVI, Sichere Schulwege – Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung

Acceptabilité

Traversée

Trafic piétonnier longitudinal	TJM ¹⁾	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10 000	11 000
V ₈₅ : 20/30 km/h	Enfants 4-5 ans	Étudier	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur								
	Enfants 6-8 ans	Étudier	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur								
	Enfants 9-12 ans	Étudier	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur								
V ₈₅ : 50 km/h	Enfants 4-5 ans	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur									
	Enfants 6-8 ans	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur									
	Enfants 9-12 ans	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur									
V ₈₅ : 60/80 km/h	Enfants 4-5 ans	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique	Situation critique
	Enfants 6-8 ans	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur									
	Enfants 9-12 ans	Mesures ponctuelles	Mesures sur toute la longueur									

¹⁾ En cas d'heures de pointe très chargées, la formule heure de pointe * 10 (donc une heure de pointe = 10 % du TJM) permet d'effectuer un contrôle de plausibilité du TJM. Pour l'évaluation, c'est la valeur la plus élevée du TJM qui est déterminante.

-  Étudier la possibilité de prendre des mesures ponctuelles
-  Mesures ponctuelles ou sur toute la longueur nécessaires
-  Mesures sur toute la longueur nécessaires
-  Situation critique: les tronçons hors localité sont à considérer comme très critiques pour les enfants de 4 à 5 ans et donc généralement non acceptables pour eux







Analyse de sécurité: inspection

Résumé

- Traversées problématiques de la route cantonale
- Secteurs dangereux: parking et croisement avec l'Oelegasse
- Déficits de sécurité ponctuels au niveau des accès riverains
- Trottoir partiellement d'un seul côté de la route, 50 km/h
- Trafic poids lourds important

Conclusion

Évaluer la sécurité d'un trajet scolaire requiert les éléments suivants:

- Analyse technique de la sécurité de l'infrastructure routière (RSI)
- Analyse des caractéristiques contextuelles (distance, dénivelé)
- Ajustement aux capacités des enfants en fonction de leur âge

Une évaluation solide nécessite le soutien de spécialistes (professionnel·les certifié·es RSI), voire de psychologues.

Dossier

Passage piétons

Le BPA est en faveur de tous les passages piétons qui améliorent la sécurité.

Cependant, ce n'est pas le cas de tous!

Guidage sûr des piéton·nes (perpendiculaire)

Passage piétons

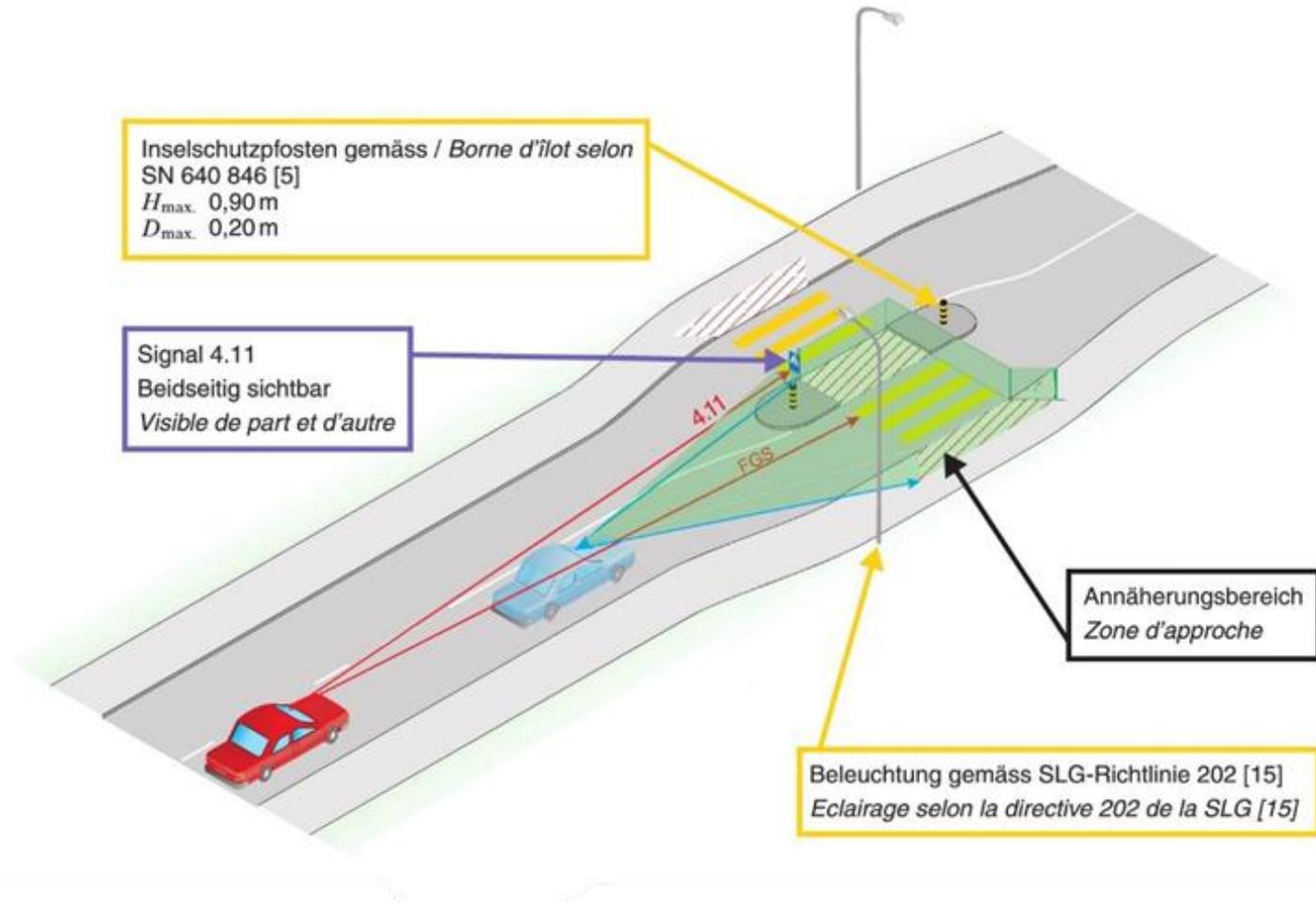


5 critères à remplir:

- Conditions de visibilité
- Îlot de protection des piétons
- Éclairage
- Une seule voie de circulation
- Fréquence piétonne

Guidage sûr des piéton·nes (perpendiculaire)

Passage piétons



Conditions de visibilité

- Distance de détection
- Distance de visibilité dans la zone d'approche
- À 50 km/h:
 - distance de détection de 110 m
 - distance de visibilité de 55 m

Guidage sûr des piéton·nes (perpendiculaire)

Passage piétons



Îlot de protection des piétons

- Largeur de passage 3,5 m ou $\geq 4,5$ m
- Largeur de l'îlot central: 2 m
- Avec signal 4.11
- Augmentation significative de la sécurité

Guidage sûr des piéton·nes (perpendiculaire)

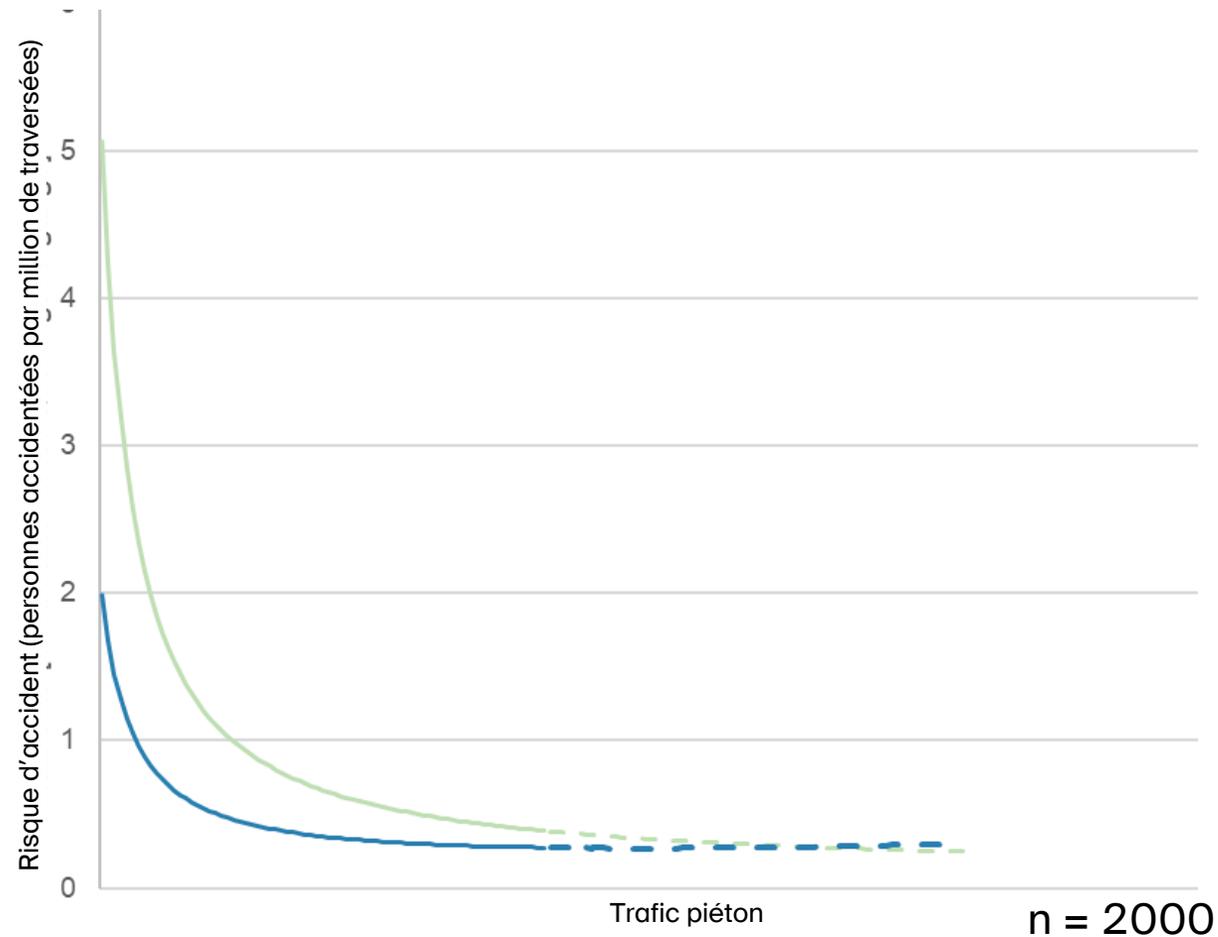
Passage piétons



Une voie de circulation

Une seule voie par sens de circulation

Führung Fussgängerinnen und Fussgänger – quer Fussgängerstreifen



Quelle: C. Zeeger

Fréquence piétonne

- Traversée avec passage piétons
- Traversée sans passage piétons

CONCLUSION:

Plus la fréquence piétonne est élevée, moins le risque d'accident est grand.

-> Au moins 100 piéton·nes dans les cinq heures les plus fréquentées

Guidage sûr des piéton·nes (perpendiculaire)

Passage piétons



Merci!

Congrès IC, 2 avril 2025

Sabine Degener, collaboratrice scientifique Technique de la circulation