

Concevoir des écoles sûres Zones :

Modération de la circulation,
passages pour piétons, trottoirs,
signalisation



iRAP

DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY



2021 - 2030

www.irap.org

FIAT FOUNDATION
www.irap.org

AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite du français à titre d'information. En cas de divergences, la [version originale](#) prévaut.

Crédit image : Amend

Solutions de conception de routes

- Intégrer la spécificité des enfants dans la conception
- Solutions de conception de routes pour des écoles plus sûres
- Exemples et meilleures pratiques



Crédit image : Highways England



Crédit photo : TMR



Photo : Pionniers de la sécurité routière



BOPHIRIMA PRIMARY SCHOOL, BOTSWANA



BOPHIRIMA PRIMARY SCHOOL, BOTSWANA

Crédit images : iRAP

Les enfants sont des utilisateurs spécifiques

Spécificités essentiellement physiques et cognitives



Physique

-elles sont le plus souvent masquées par les obstacles et sont donc moins visibles pour les autres usagers de la route ;

-Cette petite taille peut les empêcher de percevoir certaines informations trafic. (Toroyan et Peden, OMS, 2007 ; Rijk, 2008) - La tête des enfants est proportionnellement plus grosse que le reste de leur corps, par rapport aux adultes =>

le point d'équilibre des enfants est plus élevé et ils sont à risque accru de blessures à la tête. (Toroyan et Peden, OMS, 2007)

Les enfants sont des utilisateurs spécifiques

Spécificités essentiellement physiques et cognitives

Physique

Les enfants jusqu'à l'âge de 7 ans ont encore **difficulté à arrêter un mouvement brusquement** : Par exemple : arrêtez de courir au bord d'un trottoir.

Comme les enfants ont un grand besoin de bouger, ils courent ou sauteront plus souvent lorsqu'ils seront dans la circulation (DaCoTA, 2012a)



Les enfants sont des utilisateurs spécifiques

Spécificités essentiellement physiques et cognitives

Capacités cognitives

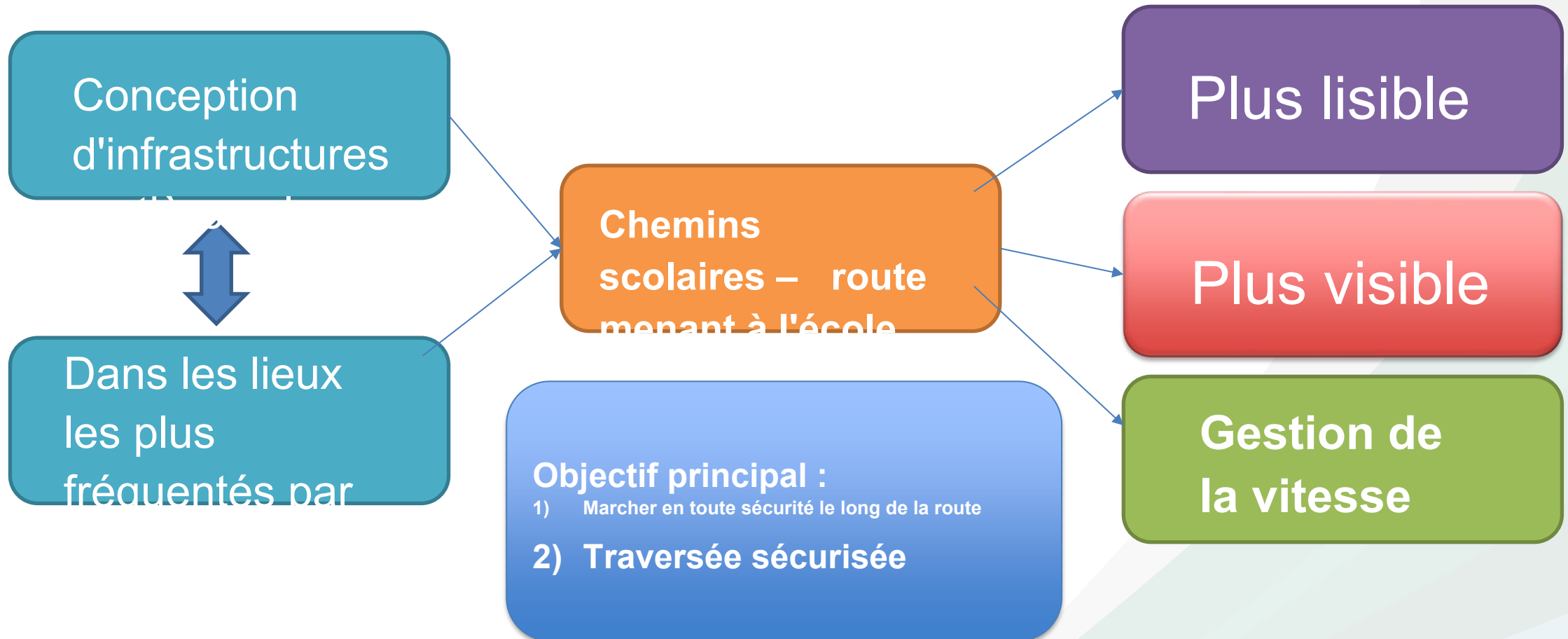
Le sens de la perspective reste limité chez les enfants jusqu'à l'âge de 9 ans. **Les jeunes enfants sont donc moins capables de juger de la distance qui les sépare d'un autre objet, surtout si les deux sont en mouvement (Toroyan et Peden, OMS, 2007)**

Les jeunes enfants ont du mal à percevoir les risques qui n'apparaissent pas devant eux, mais à côté d'eux (Sandels, 1975 dans DaCoTA, 2012a)

L'audition n'est pas complètement développée avant l'âge de 6 ans , mais même à cet âge, les enfants ont encore du mal à déterminer d'où vient un bruit. Les enfants ne peuvent pas non plus évaluer la taille et la vitesse d'un véhicule en se basant sur le bruit d'un moteur (Toroyan et Peden, OMS, 2007)



En conséquence



Solutions de conception de routes

- Intégrer la spécificité des enfants dans la conception
- Solutions de conception de routes pour des écoles plus sûres
- Exemples et meilleures pratiques



Crédit image : Highways England



Crédit photo : TMR



Photo : Pionniers de la sécurité routière



BOPHIRIMA PRIMARY SCHOOL, BOTSWANA

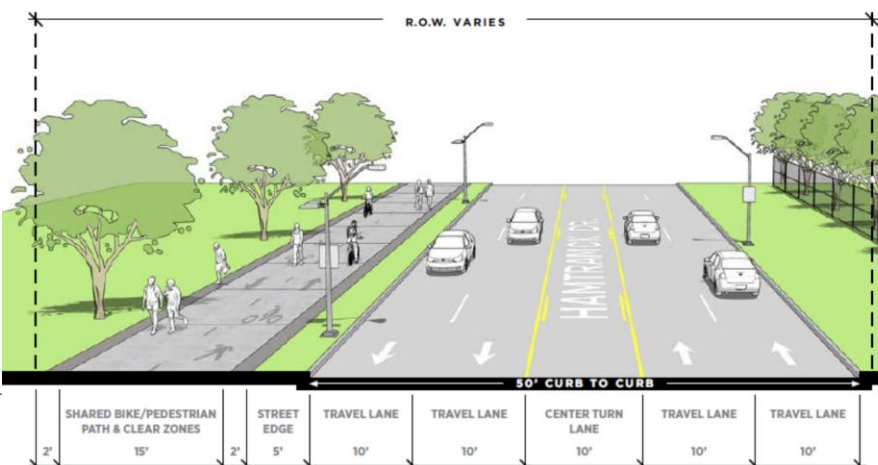
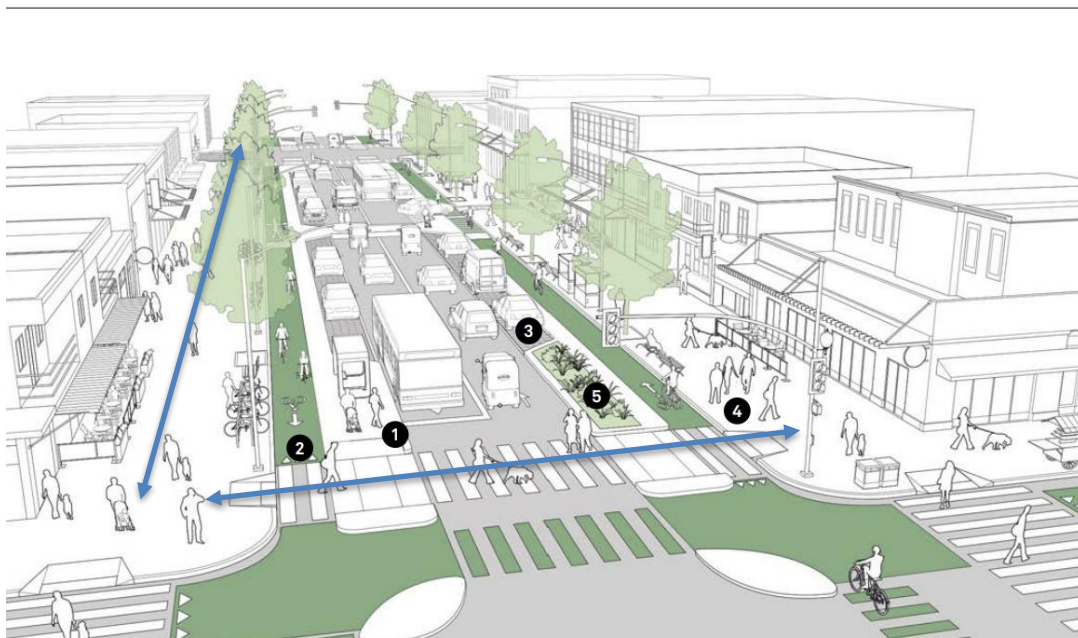


BOPHIRIMA PRIMARY SCHOOL, BOTSWANA

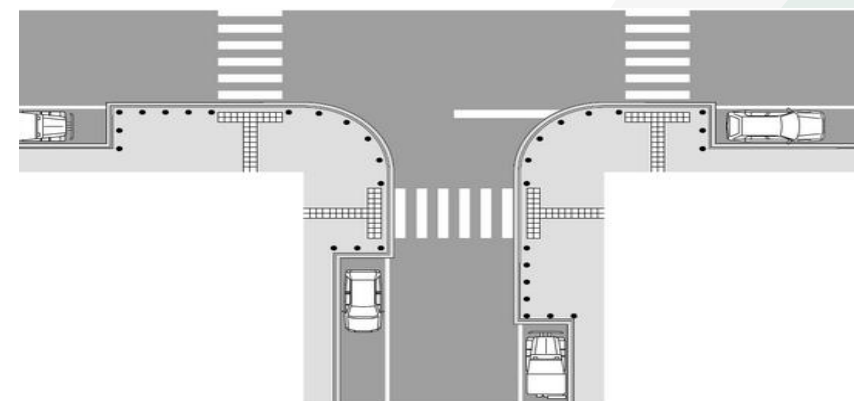
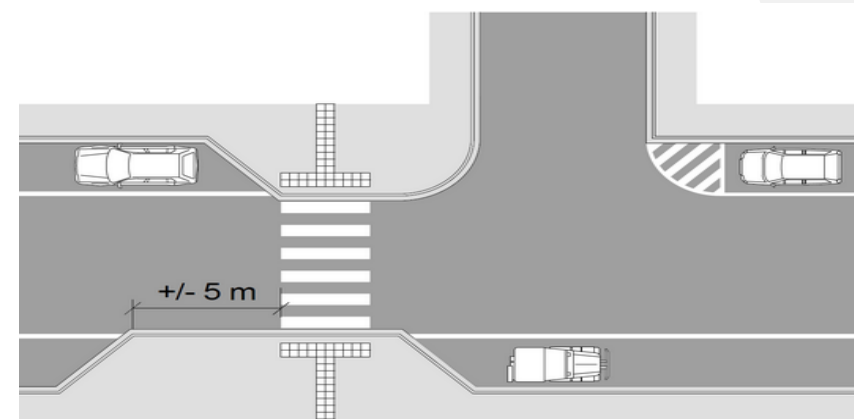
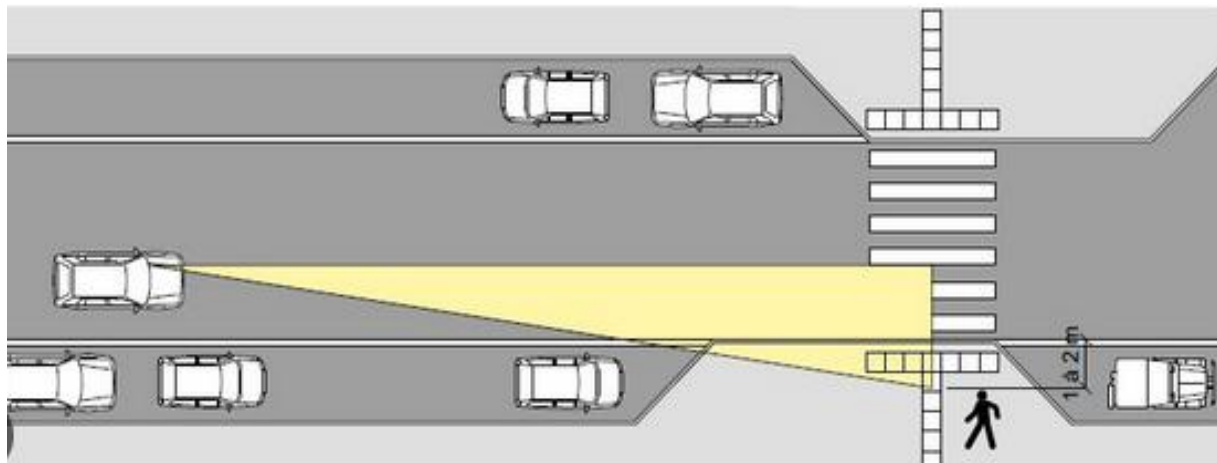
Crédit images : iRAP

Étapes clés de la visibilité et de la lisibilité

- Identification du chemin d'accès à l'école
- Dégager les bords de route des obstacles
- Accotements et trottoirs
- Stationnement le long de la route = un problème
- Présence des enfants/de l'école bien signalée



Utiliser une solution simple et très efficace pour améliorer la visibilité



Moins lisible



La conception encourage les excès de vitesse

Plus lisible



La conception encourage la réduction de la vitesse

Canalisation de l'accès pour protéger les déplacements

Trottoirs ou sentiers séparés et/ou barrières pour se protéger des mouvements involontaires en sautant sur la route

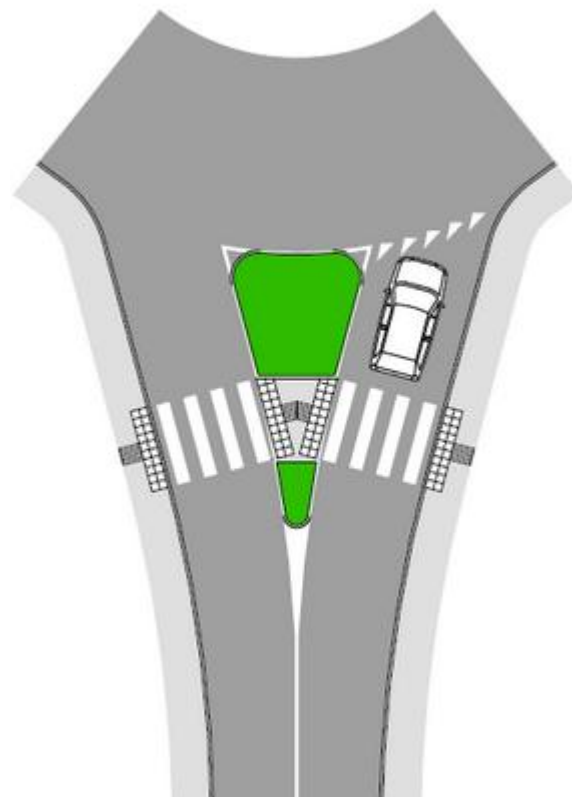
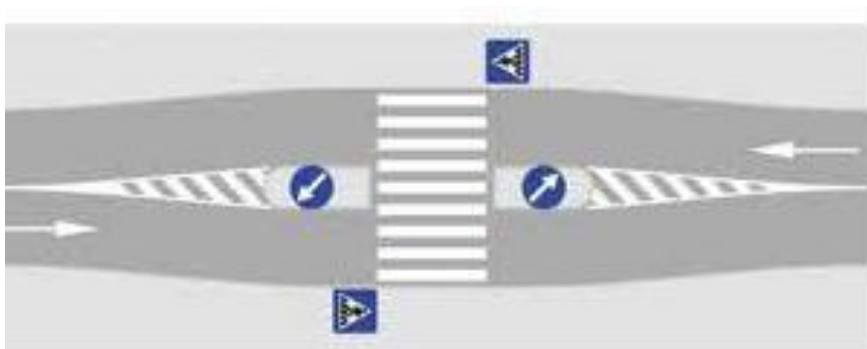


Traversée sécurisée pour éviter les collisions

- Refuge central
- Passage à niveau surélevé
- Passage à niveau balisé et signalisé



Des moyens simples et très efficaces de sécuriser le passage



Solutions de conception de routes

- Intégrer la spécificité des enfants dans la conception
- Solutions de conception de routes pour des écoles plus sûres
- Exemples et meilleures pratiques



Crédit image : Highways England



Crédit photo : TMR



Photo : Pionniers de la sécurité routière



BOPHIRIMA PRIMARY SCHOOL, BOTSWANA



BOPHIRIMA PRIMARY SCHOOL, BOTSWANA

Crédit images : iRAP

Botswana

Classement par étoiles pour les écoles, iRAP-991-ACTA



BOTSWANA SUCCESS STORY



- The local NGO Society of Road Safety Ambassadors (SORSA) has incorporated SR4S since 2017
- Over 31 primary schools assessed
- Over 10 junior secondary schools assessed
- iRAP is been rolled out to over 31 District Road Safety Committees in the country



Participants learned how to use SR4S to assess safety around school environments. (Image credits: iRAP and EA991)



School visits for hands-on data collection experience (Image credits: iRAP and EA991)

Zambie

AMEND, Fonds fiduciaire zambien pour la sécurité routière

Avant



Après



Việt Nam

Fondation AIP – Programme national pour toutes les écoles primaires

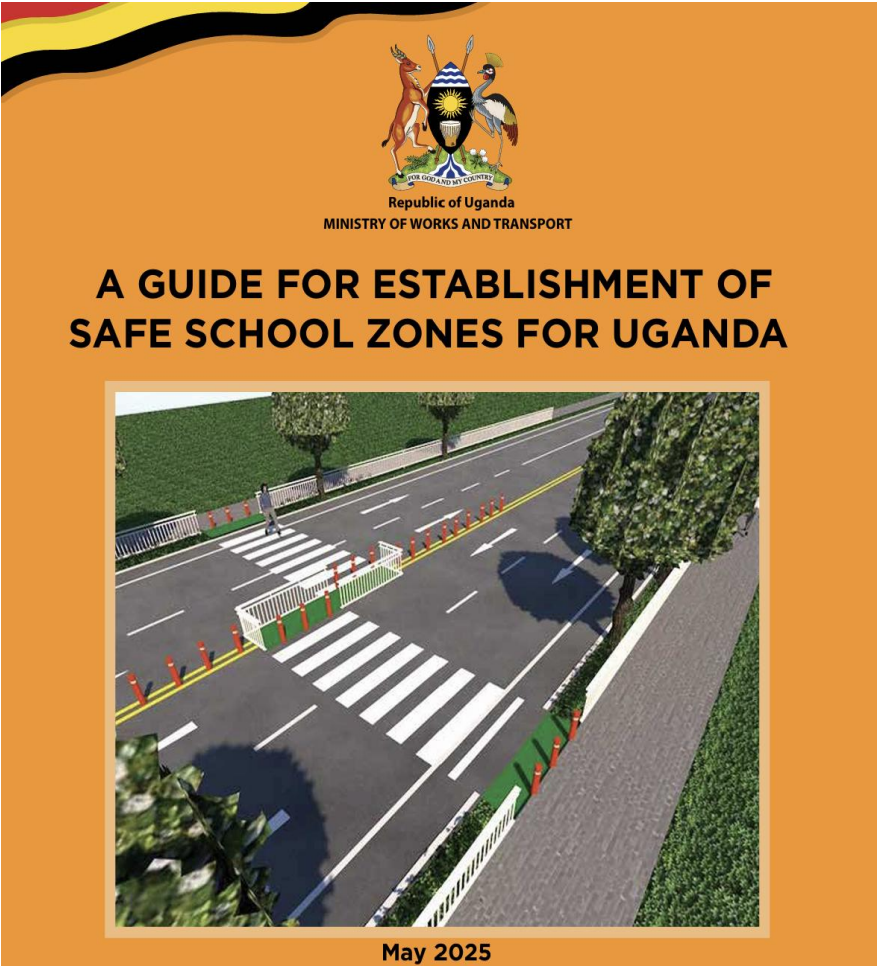
AVANT



APRÈS



Ouganda – Directives pour la conception de la sécurité dans les écoles



Republic of Uganda
 MINISTRY OF WORKS AND TRANSPORT
A GUIDE FOR ESTABLISHMENT OF SAFE SCHOOL ZONES FOR UGANDA
 May 2025

Figure 4: Left: school zone without safety measures; Right: Proposed safety features in a school zone.



Photo Credit: WRI

Figure 9: Basic infrastructure that should be visible within a safe school zone



Figure 5: Safe school zone radius from school gates in urban areas

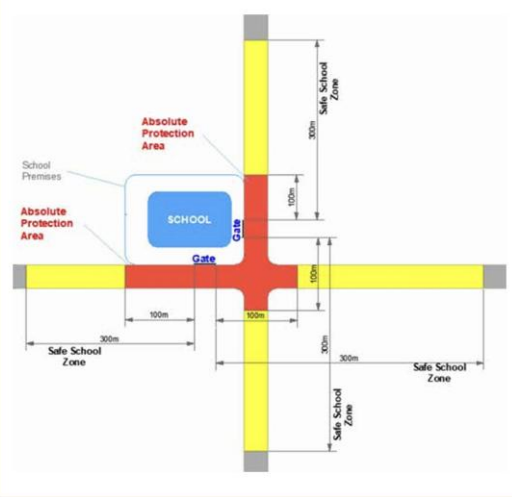


Figure 10: Location for rural primary and secondary school (Figure 1.5 National Physical Planning Standards and Guidelines 2011)

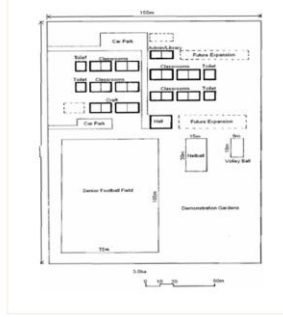
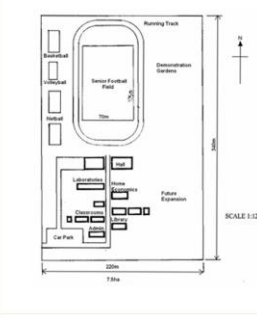
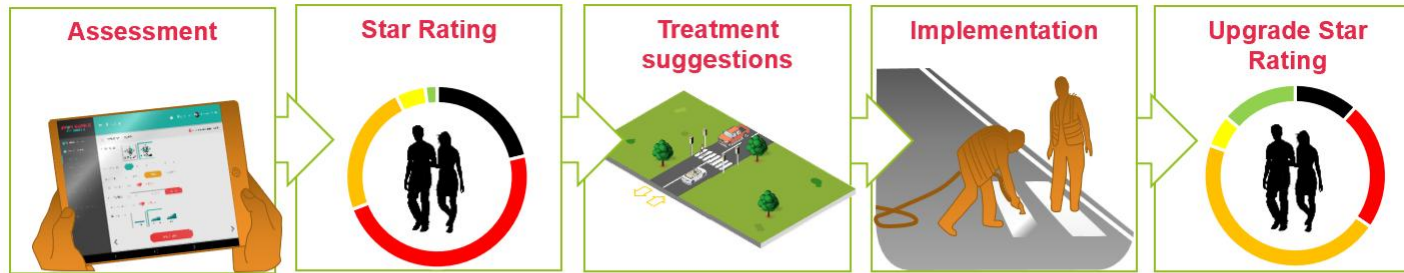


Figure 11: Location for urban day secondary school (Figure 1.6 National Physical Planning Standards and Guidelines 2011)



Classement par étoiles iRAP pour les écoles (SR4S)

Simple – Convivial – percutant



<https://starratingforschools.org>

**Formation certifiante
gratuite**

Impact of Our Partners Using SR4S Globally



515,305
students made safer by upgrades



2,475
schools



84
countries



8,955
partners trained



USD\$11.7 million
invested



420
upgrades Star Rated

**as of December 2025*

Pour en savoir plus

Nathalie CHIAVASSA

Responsable de Safer Journeys Africa

 nathalie.chiavassa@irap.org +223 79 37 39 17



 @irapsavinglives

 iRAPfb

 <https://linkedin.com/company/iRAP>

Programme international d'évaluation routière (PARI) 2019

La technologie du PARI, y compris les protocoles, les procédés et les marques, ne peut être modifiée ou utilisée de quelque manière que ce soit sans l'accord écrit exprès d'iRAP.

 **FIA FOUNDATION**



Un monde gratuit de routes élevées et sûres

www.irap.org