



FicheInfo 04 / 2018

# Pour un chemin de l'école acceptable

Le droit à l'éducation commence sitôt la porte franchie

---

[www.mobilitepietonne.ch](http://www.mobilitepietonne.ch)



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**

## Impressum

|                |   |
|----------------|---|
| Titre          | Pour un chemin de l'école acceptable – Le droit à l'éducation commence sitôt la porte franchie<br>Fiche Info 04 / 2018 version révisée (première version du 06/2014)  |
| Auteurs        | Thomas Schweizer / Pascal Regli   |
| Image de titre | Christine Bärlocher   |
| Editeur        | Mobilité piétonne Suisse<br>Klosbachstrasse 48<br>8032 Zurich<br>Tel. +41 43 488 40 30<br>info@mobilitepietonne.ch / www.mobilitepietonne.ch<br><br>Cette publication a bénéficié du soutien de l'Office fédéral des routes OFROU, domaine Mobilité douce |
| Référence      | Mobilité piétonne Suisse, www.mobilitepietonne.ch   |

*FicheInfo 2018/06<sup>1</sup>*

## ***Pour un chemin de l'école acceptable – Le droit à l'éducation commence sitôt la porte franchie***

**Le droit à un chemin de l'école acceptable découle du droit à un enseignement de base obligatoire et gratuit. La qualité du trajet scolaire fait ainsi partie des responsabilités de la collectivité publique.**

### **1. Introduction**

Le trajet scolaire, que ce soit vers l'école primaire (y compris l'école enfantine, incluse dans le cycle primaire depuis le concordat HarmoS<sup>2</sup>), ou vers l'école secondaire, joue un rôle important dans l'expérience de vie et le développement des enfants. En principe, les enfants devraient pouvoir être autonomes sur le chemin de l'école. Ils y apprennent à connaître leur environnement, y jouent, y nouent des contacts et y règlent leurs conflits sans intervention des adultes (sur la valeur du chemin de l'école, voir « Sur le chemin de l'école - Information et astuces pour les parents », brochure publiée par Mobilité piétonne Suisse, [www.chemin-ecole.ch](http://www.chemin-ecole.ch)).

De plus, ce qui s'applique au chemin de l'école doit aussi être valable pour les trajets entre les différents bâtiments scolaires (école, salle de sport, atelier, piscine, etc.).

### **2. Base légale**

Selon la Constitution fédérale<sup>3</sup>, l'enseignement de base est obligatoire et gratuit. Il en résulte que les enfants n'ont pas seulement droit à l'éducation, mais également à ce que le trajet scolaire ne comporte pas de complications inacceptables. Si le trajet scolaire est trop long, trop

---

<sup>1</sup> Mise à jour de la version 2014.

<sup>2</sup> Ci-après, il ne sera fait mention que des termes « chemin de l'école » ou « trajet scolaire » pour désigner aussi bien le chemin vers l'école primaire et secondaire que vers l'école enfantine. Pour plus de détails, voir les annexes.

<sup>3</sup> Cf. art. 19 et 62 de la Constitution fédérale.

éprouvant ou dangereux, les cantons et les communes doivent y apporter des solutions. Dans plusieurs cantons, cette question est réglée par des lois, des directives ou des règlements. La déclaration de certaines autorités scolaires selon laquelle les parents seraient seuls responsables de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école est donc erronée. La responsabilité de ces derniers s'applique uniquement lorsque que le chemin de l'école est objectivement acceptable.

### **3. Qu'est-ce qu'un chemin de l'école acceptable ?**

Étant donné que la jurisprudence traite toujours de cas particuliers, c'est-à-dire de situations concrètes et d'écopiers bien réels, il demeure difficile d'énoncer des règles générales. Un Article régulièrement cité dans la jurisprudence<sup>4</sup> rassemble les éléments d'appréciation déterminants dans le jugement des cas :

- les caractéristiques individuelles de l'élève,
- la nature du chemin,
- la dangerosité du chemin.

Pour chacun de ces points, divers aspects doivent être pris en compte.

#### **3.1. Les caractéristiques individuelles de l'élève**

L'âge de l'enfant est central dans l'appréciation des cas. Certains traits particuliers entrent par ailleurs également en compte dans le jugement individuel. Ainsi les capacités physiques, psychiques et intellectuelles de l'enfant, de même que son développement cognitif, sont déterminants dans l'appréciation de l'acceptabilité d'un chemin de l'école particulier.

#### **3.2. La nature du chemin**

L'appréciation de la nature du chemin se base principalement sur sa longueur, la dénivellation et son état. Des difficultés supplémentaires telles que de fortes pentes, des tronçons laissés à l'abandon, des forêts, des liaisons peu attrayantes ou des lieux très fréquentés (comme les gares p.ex.) doivent également être prises en compte.

Le chemin de l'école ne devrait pas être trop long. Un trajet d'au maximum 30 minutes, parcourus quatre fois par jour, est généralement considéré comme acceptable. Le temps passé à la maison durant la pause de midi devrait être d'au moins 45 minutes.

La distance parcourue pendant ce temps est dépendante de la vitesse de marche et varie ainsi d'un élève à l'autre. Une distance de 1,5 km est en règle générale considérée comme acceptable. Elle devrait cependant être plus courte pour les enfants de 4 à 6 ans comme indiqué dans la figure 1.

Si la pause de midi à la maison dure moins de 30 minutes, les élèves ne doivent alors pas rentrer chez eux. Dans ce cas, les autorités scolaires sont tenues d'organiser un service de transport scolaire ou de cantine. La participation des parents aux coûts ne doit, selon le principe de gratuité de l'enseignement de base, pas dépasser le coût d'un repas pris à la maison. Le Tribunal fédéral a déclaré que la contribution des parents d'enfants de 6 à 13 ans ne devrait pas s'élever à plus de 5 francs<sup>5</sup>.

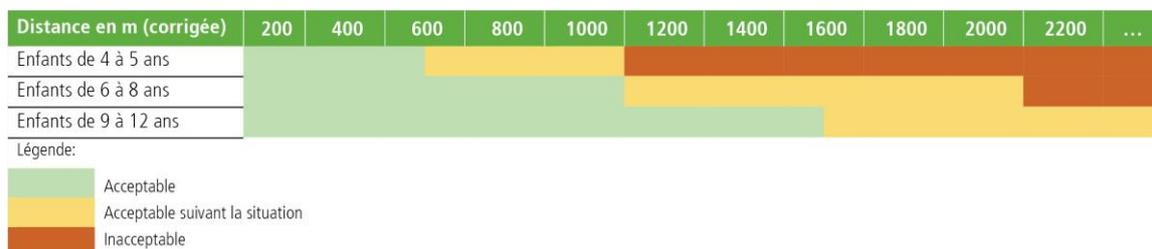
---

<sup>4</sup> Sándor Horváth : « Le droit constitutionnel à un chemin de l'école acceptable » (en allemand), *Schweizerische Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht ZBl* 12/2007.

<sup>5</sup> Arrêt du Tribunal fédéral 2C\_433/2011 du 1<sup>er</sup> juin 2012.

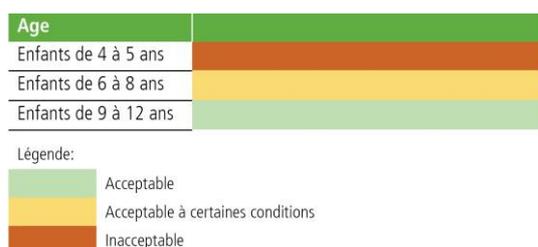
Les tableaux suivants fournissent des informations sur le caractère raisonnable concernant la distance<sup>6</sup> :

**Figure 1 : Critère de la distance à parcourir à pied**



La figure 1 indique la distance jugée acceptable pour rejoindre l'école en fonction de l'âge de l'enfant. A 4 ans, plus de 1 km est considéré inacceptable. On peut attendre des enfants de 6 à 8 ans qu'ils parcourent jusqu'à 1,5 voire 2 km. La pente est prise en compte en ajoutant 1km par 100m de dénivellation (bpa, Documentation technique 2.262 Trajets scolaires à pied, 2016, p.18).

**Figure 2 : Trajets scolaires en transport public raisonnables**



Il ne peut être demandé à des enfants de 4 à 5 ans non accompagnés d'utiliser les transports publics. Les 6 à 8 ans peuvent prendre le bus seul autant qu'ils ne doivent pas attendre longtemps ni transborder (bpa, Documentation technique 2.262 « Trajets scolaires à pied », 2016, p.20).

### 3.3. Dangersité du chemin

La circulation routière représente la source de dangers principale sur le chemin de l'école. Les dangers naturels ne sont toutefois pas non plus à négliger.

Afin d'évaluer la dangersité due au trafic, il est important de prendre en compte les éléments suivants :

- présence et aménagement de trottoirs et de chemins piétons,
- circulation et part du trafic poids lourds,
- vitesse maximale autorisée et effective,
- nature et nombre de traversées (présence de passages piétons, îlots centraux, signaux lumineux),
- complexité des carrefours et des contextes de circulation,
- passages étroits, éclairage, conditions de visibilité (à hauteur de vue des enfants),
- chantiers, obstacles temporaires, etc.

<sup>6</sup> Documentation technique 2.262 « Trajets scolaires à pied », 2016, basé l'étude « Sécurité sur le chemin de l'école, analyse des dangers et élaboration des mesures », Rolf Steiner, OFROU 2016

Les conditions acceptables pour longer ou traverser une route en regard de la vitesse de circulation et du nombre de véhicules par jour sont indiquées dans les figures 3 et 4.

Les parents, les spécialistes et les jugements du Tribunal fédéral ne s'accordent pas toujours sur ce qui peut être considéré comme dangereux ou inacceptable, tant au niveau des traversées que de la marche le long de la route. Il n'existe pas de règles générales contraignantes qui permettraient de trancher la question, mais les recommandations du bpa et de l'Office fédéral des routes de 2016 devraient contribuer à clarifier les conditions acceptables sur les trois critères considérés (distance, vitesse et charges de trafic). Les tribunaux en demandent clairement plus aux enfants et jugent certains chemins de l'école acceptables, alors que les spécialistes les classent comme inacceptables. Cet aspect sera illustré par des exemples en annexe.

Les tableaux suivants renseignent sur le caractère raisonnable en ce qui concerne les dangers le long de la route et lors des traversées (bpa, 2016, p.19) :

**Figure 3 : Caractère acceptable pour les parcours le long d'une route selon le volume de trafic et le régime de vitesse (trafic piéton longitudinal)**

| V85  | Age                   | TJM <sup>1</sup> |        |        |        |        |        |        |
|--|-----------------------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  |                       | 1000             | 2000   | 3000   | 4000   | 5000   | 6000   | ...    |
| 20/30 km/h<br>Trafic générale-<br>ment mixte | Enfants de 4 à 5 ans  | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
|  | Enfants de 6 à 8 ans  | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
|  | Enfants de 9 à 12 ans | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
| 50 km/h<br>Trafic séparé                     | Enfants de 4 à 5 ans  | Vert             | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
|  | Enfants de 6 à 8 ans  | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
|  | Enfants de 9 à 12 ans | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
| 60/80 km/h<br>Uniquement<br>trafic séparé    | Enfants de 4 à 5 ans  | Orange           | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
|  | Enfants de 6 à 8 ans  | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |
|  | Enfants de 9 à 12 ans | Vert             | Vert   | Orange | Orange | Orange | Orange | Orange |

<sup>1</sup> 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.

Légende:

|  |   |
|--|---|
|  | Etudier la possibilité de prendre des mesures ponctuelles |
|  | Mesures ponctuelles ou sur toute la longueur nécessaires  |
|  | Mesures sur toute la longueur nécessaires                 |
|  | Situation critique  |

Le long d'une route limité à 20 ou 30 km/h, un volume de trafic moyen maximum de 1'000 à 2'000 véhicules/ jour est considéré acceptable pour les enfants de 4 à 5 ans. Le long d'une route à 50 km/h, selon l'âge, jusqu'à 3'000 véhicules /jours sont considérés acceptables. Si les vitesses sont plus élevées, comme hors localité, les enfants de moins de 6 ans ne peuvent pas de déplacer seuls, et les plus âgées pas au-delà de 2000 véhicules / jour.

Pour chaque classe d'âges, la charge de trafic et la vitesse de circulation influence le caractère acceptable ou non du trajet. Le long des routes peu fréquentées et où la vitesse est faible, la séparation et la continuité des zones pour les piétons n'est pas obligatoire. Il vaut toutefois la peine d'évaluer si des mesures ponctuelles de sécurité peuvent être mises en place. Lors de l'évaluation, la part de trafic lourd et la visibilité sont des critères également à prendre en compte (bpa, Documentation technique 2.262 Trajets scolaires à pied, 2016, p.18).

**Figure 4 : Caractère raisonnable pour les traversées selon le volume de trafic et le régime de vitesse (trafic piéton transversal)**

| V85        | Age              | TJM <sup>1</sup> |      |      |      |      |      |      |      |        |        |        |        |  |
|------------|------------------|------------------|------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|--|
|            |                  | 1000             | 2000 | 3000 | 4000 | 5000 | 6000 | 7000 | 8000 | 9000   | 10 000 | 11 000 |        |  |
| 20 km/h    | Enfants 4–5 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 6–8 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 9–12 ans | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
| 30 km/h    | Enfants 4–5 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 6–8 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 9–12 ans | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
| 50 km/h    | Enfants 4–5 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 6–8 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 9–12 ans | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
| 60/80 km/h | Enfants 4–5 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 6–8 ans  | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |
|            | Enfants 9–12 ans | Vert             |      | Vert |      | Vert |      | Vert |      | Orange |        |        | Orange |  |

<sup>1</sup> 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.

Légende:

|  |   |
|--|---|
|  | Etudier la possibilité de prendre des mesures simples: aides permettant aux enfants de savoir où traverser la route             |
|  | Mesures nécessaires: de manière générale, plus le volume de trafic est élevé, plus les mesures doivent être importantes         |
|  | Situation critique: à partir d'un certain volume de trafic, les enfants en bas âge ne sont plus en mesure de traverser la route |

Pour des enfants de 4 à 5 ans, traverser une route limitée à 20 km/h ou 30 km/h, un volume de trafic moyen de maximum 2'000 à 5'000 véhicules/ jour peut encore être considéré acceptable, selon les situations. Ils ne sont pas considérés en mesure de traverser seuls, quelle que soit la vitesse, au-delà de 6'000 véhicules / jour. Les enfants de cette classe d'âge ne sont pas capables de traverser des routes limitées à 60km/h ou plus.

Parce que la zone de rencontre octroie la priorité aux piétons, il est un peu plus facile de traverser dans une zone de rencontre (limitée à 20 km/h) que dans une zone 30, où les piétons n'ont pas la priorité et où on ne trouve de passages piétons que de manière exceptionnelle, comme par exemple sur le chemin de l'école<sup>7</sup>.

Dès 6 ans, les enfants sont, selon les contextes, considérés aptes à traverser une route limitée à 30 km/h ou 50 km/h, malgré un volume de trafic important.

Sur les routes à 60 km/h ou plus, les enfants de 6 à 8 ans ne peuvent pas traverser au-delà de 6'000 véhicule s/jours. Le seuil pour les 9 à 12 ans est d'environ 11'000 véhicules/jours.

La visibilité constitue également un critère essentiel pour les lieux de traversées. L'éventail des mesures de sécurité est très large, la solution doit donc être déterminée en fonction du contexte (bpa, Documentation technique 2.262 Trajets scolaires à pied, 2016, p.19).

#### 4. Rôle des autorités scolaires

La collectivité a l'obligation de garantir l'acceptabilité du chemin de l'école. Selon la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)<sup>8</sup>, il est stipulé que les cantons sont chargés de pourvoir à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des chemins pour piétons. Ils relient également les écoles et écoles enfantines aux quartiers d'habitation.

<sup>7</sup> Passages piétons en zone 30, Mobilité piétonne Suisse, 2010

<sup>8</sup> Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) du 4 octobre 1985 (état au 1<sup>er</sup> avril 1996), RS 704.

Les chemins doivent être libres d'accès et aussi sûrs que possible. Les trajets entre les différents bâtiments scolaires (salle de classe, salle de sport, piscine, structure d'accueil de jour, etc.) doivent également être pris en compte.

Afin de garantir la sécurité des enfants sur le chemin de l'école, il faut privilégier des mesures qui accroissent la sécurité routière à long terme et à tout moment de la journée. Les mesures d'aménagement sont ainsi en règle générale à privilégier. Les autorités scolaires remplissent au mieux leur devoir lorsqu'elles prennent elles-mêmes de telles mesures en main ou lorsqu'elles s'assurent que des mesures soient effectivement prises.

Les mesures organisationnelles telles que le Pédibus ou les services de patrouilleurs scolaires n'ont de pertinence qu'en tant que solutions provisoires (cf. la FicheInfo 2011/03 de Mobilité piétonne Suisse « Sécurisation du chemin de l'école : le Pédibus n'est pas la solution miracle »).

Le transport scolaire gratuit (avec un bus scolaire ou les transports publics) n'entre en ligne de compte que lorsque les distances à parcourir ne sont plus acceptables. De longs temps d'attente en cas d'horaires scolaires mal adaptés aux horaires des transports publics ne peuvent pas non plus être exigés d'écoliers plus âgés. Fondamentalement, il s'agit de s'assurer que les enfants puissent parcourir le chemin de l'école en sécurité : les plus jeunes à pied, les plus âgés éventuellement également à vélo.

Idéalement, les autorités scolaires s'engagent pour que la sécurité routière dans la commune soit systématiquement analysée et améliorée. Elles sont proactives, s'occupent du thème de la sécurité sur le chemin de l'école et prennent contact avec les autorités en charge de la construction et de l'entretien des routes cantonales et communales. Elles collaborent avec les spécialistes de la planification afin d'élaborer des mesures d'amélioration et conseillent les parents en matière de choix d'itinéraire et de moyen de transport.

L'acceptabilité du trajet scolaire pour les enfants, ainsi que les problèmes et les coûts qui en découlent, devraient constituer un thème de réflexion spécifique et servir de base à la prise de décisions relatives à la répartition des élèves, au choix de l'emplacement des écoles et de leur regroupement.

## **5. Rôle des parents**

Si le chemin de l'école est jugé acceptable, les autres dispositions à prendre concernant le trajet scolaire relèvent de la responsabilité des parents. Ceux-ci doivent tenir compte des recommandations des autorités scolaires et décident si un trajet peut être réalisé à pied, à vélo ou en bus.

## **6. Possibilités d'intervention**

Lorsqu'il y a désaccord entre les parents et les autorités quant à l'appréciation de l'acceptabilité du chemin de l'école ou quant aux attentes en matière de sécurité, il est souvent judicieux d'engager un dialogue avec la direction de l'école, un membre de la commission scolaire ou un représentant de la commune. Si les autorités n'agissent pas, alors qu'un chemin de l'école semble inacceptable, une solution peut être exigée par voie juridique ou politique.

Les parents sont habilités à faire recours pour leur enfant et peuvent exiger qu'il puisse se rendre à l'école dans des conditions acceptables jusque devant le Tribunal fédéral, car ce droit découle du droit fédéral. Il convient de noter, cependant, que la procédure peut être

longue et que toutes les mesures souhaitées ne pourront pas forcément être requises. Les mesures traitées par les instances juridiques concernent généralement les services de transport, le remboursement des frais de transport et éventuellement des services de patrouilleurs scolaires. Bien que des mesures d'aménagement soient souvent plus judicieuses et durables, elles sont en général difficiles à exiger juridiquement.

La voie politique peut être de ce fait plus efficace pour obtenir une amélioration des aménagements. La sécurité sur le chemin de l'école peut être lancée comme thème politique à l'aide d'interpellations, de travail médiatique, de lettres ou de pétitions adressés aux autorités compétentes. Des initiatives et des interventions parlementaires peuvent aussi être envisagées. Les demandes doivent être formulées de manière à ce qu'elles soient réalisables et susceptibles de rencontrer le soutien d'une majorité politique. Les mesures d'aménagement sont prometteuses si elles permettent d'obtenir un grand effet à bas coût et ainsi d'éviter des frais élevés de transport scolaire. Dans certains cas, il peut être judicieux de demander, par le biais d'une procédure légale, l'établissement d'un service de transport scolaire pour obtenir en définitive que des mesures d'aménagement soient réalisées.

## Annexes

### Informations complémentaires tirées de cas litigieux

La collectivité est tenue de prendre des mesures afin de garantir l'acceptabilité du chemin de l'école. La question de l'acceptabilité est discutée par les instances de recours, en particulier en ce qui concerne la nécessité d'un service de transport scolaire. La réduction de la dangerosité du chemin, grâce à des mesures de planification ou organisationnelles (service de patrouilleurs scolaires p.ex.), est également abordée par les mêmes instances. Si les autorités scolaires communales ont l'obligation de garantir l'acceptabilité du chemin de l'école, elles sont libres de choisir les mesures pour y parvenir.

Lorsque l'école infantine est obligatoire<sup>9</sup>, le chemin y menant doit également être acceptable. Cette exigence peut, dans tous les cas, reposer sur l'argument que la fréquentation de l'école infantine permet une entrée réussie à l'école primaire. Toutefois, il n'y a pas à ce sujet de jurisprudence établie.

Le degré secondaire II (gymnase / collège / lycée) n'est, selon le Tribunal fédéral, pas considéré comme faisant partie de l'école obligatoire<sup>10</sup>.

Les instances de recours jugent toujours des cas particuliers. Il existe parfois des différences d'appréciation considérables entre les différentes instances cantonales et également entre les cantons et le Tribunal fédéral. Par le passé, le Tribunal fédéral a généralement exigé plus des écoliers que les instances cantonales. Récemment cependant, une prise de conscience accrue des instances de recours a pu être observée, vraisemblablement à cause de l'avancement de l'âge de l'entrée à l'école et de la discussion publique qui s'en est suivie.

Selon l'avis des experts (psychologues du trafic, psychologues scolaires, spécialistes des sciences sociales, etc.) qui traitent des capacités et des stades du développement des enfants, nombre de trajets scolaires devraient être qualifiés d'inacceptables, car ils sont trop dangereux, trop longs ou présentent d'autres qualités jugées inacceptables. Ainsi, les spécialistes considèrent-ils les trajets de plus de 500 m et la traversée de routes (malgré la présence d'un signal lumineux) inacceptables pour les enfants de 4 à 5 ans. Avec l'introduction de l'école infantine obligatoire, les autorités scolaires doivent répondre à de nouvelles exigences et s'assurer de l'acceptabilité du chemin de l'école. Ceci grâce à des mesures d'aménagement, d'ingénierie des transports ou organisationnelles.

Les mesures prises ne doivent rien coûter aux parents. Si seuls des enfants isolés devaient être concernés par un trajet inacceptable, et que, selon le principe de proportionnalité, aucune mesure collective ne devait être prise, alors les parents doivent être indemnisés par les autorités compétentes pour l'accompagnement de leurs enfants, pour autant qu'un accompagnement ou un service de transport puisse être exigé et que celui-ci soit effectivement et légale-

---

<sup>9</sup> Tous les cantons romands ont adhéré au concordat HarmoS. Cet accord introduit deux années d'école infantine obligatoires.

<sup>10</sup> ATF 133 I 156 ss. (160 ss.), consid. 3.5, 3.6. Cette citation et les suivantes sont tirées de l'article de Sándor Horváth « Le droit constitutionnel à un chemin de l'école acceptable » (en allemand). Il a été publié dans la *Schweizerische Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht ZBl* 12/2007 et est depuis lors régulièrement cité dans la jurisprudence.

ment possible. Dans le cas contraire, d'autres mesures sont requises, parmi lesquelles un éventuel service de taxi.

Dans la pratique, les bus scolaires sont souvent remplacés par les transports publics. Ceux-ci ne peuvent cependant pas être utilisés par des élèves de l'école enfantine non accompagnés. Dans les cas où les enfants doivent emprunter les transports publics, les autorités scolaires sont chargées de mettre sur pied un service d'accompagnement (cf. JAB 2013/1 et la décision de l'inspection scolaire régionale du canton de Berne du 24 mai 2013).

En ce qui concerne plus particulièrement les dangers liés à la circulation routière et l'acceptabilité du chemin de l'école, les décisions des autorités de recours se sont prononcées sur les points suivants :

### ***École enfantine / cycle élémentaire***

- Il ne peut être exigé d'un enfant fréquentant l'école enfantine qu'il traverse une route à fort trafic, et ceci, malgré la présence éventuelle d'un passage piéton avec îlot central.<sup>11</sup>
- Il n'est pas acceptable qu'un enfant fréquentant l'école enfantine doive traverser une route cantonale équipée d'un passage piéton sans visibilité et dont le trafic moyen s'élève à 9'900 véhicules/jour.<sup>12</sup>
- Il ne peut être exigé d'un enfant fréquentant l'école enfantine qu'il traverse une route cantonale dont le trafic moyen s'élève à plus de 10'000 véhicules/jour, et ceci, malgré la présence d'un signal lumineux.<sup>13</sup>
- Selon le Département de l'instruction publique de Bâle, il peut être exigé d'un enfant fréquentant l'école enfantine qu'il traverse une route sécurisée à l'aide d'un signal lumineux.<sup>14</sup>
- Il ne peut être exigé d'un enfant non accompagné fréquentant l'école enfantine qu'il parcourt pour se rendre à l'école un trajet de 1,2 km le long d'une route cantonale sans trottoir, sur laquelle le volume de circulation est en général faible, mais où circulent régulièrement des poids lourds.<sup>15</sup>
- Il ne peut être exigé d'enfants non accompagnés âgés de 4 à 6 ans d'emprunter les transports publics.<sup>16</sup>

### ***École primaire***

- Il ne peut être exigé d'un enfant de 7 ans qu'il traverse une route cantonale à fort trafic non équipée de passages piétons ni de signaux lumineux.<sup>17</sup>
- Une route sans trottoir, limitée à 80 km/h et dont la charge de trafic moyen se situe entre 10 et 15 véhicules/heure (30 véhicules/heure aux heures de pointe) doit être

---

<sup>11</sup> Décision du Département de l'instruction publique et de la culture du Canton de Lucerne du 23 janvier 2012.

<sup>12</sup> Décision du Département de l'instruction publique et de la culture du Canton de Lucerne du 11 août 1998, consid. 3.

<sup>13</sup> Décision du Conseil de l'éducation du Canton d'Argovie du 21 janvier 1994, cité d'après Plotke, p. 230.

<sup>14</sup> Décision du Département de l'instruction publique du Canton de Bâle du 30 juillet 1998, cité d'après Plotke, p. 229.

<sup>15</sup> Décision du Département de l'instruction publique du Canton des Grisons du 29 janvier 1997, cité d'après Plotke, p. 230.

<sup>16</sup> Décision Tribunal administratif bernois du 18 juillet 2012, JAB 2013 N° 1.

<sup>17</sup> Tribunal administratif fédéral 2002, N° 1, p. 15 ss. (17), consid. 2b.

considérée comme trop dangereuse et inappropriée aux enfants fréquentant l'école infantine et les première et deuxième années primaires.<sup>18</sup>

- Les enfants âgés de 9 à 10 ans (4<sup>ème</sup> primaire / 6<sup>ème</sup> HarmoS) sont considérés comme capables de traverser une route à fort trafic équipée de signaux lumineux et offrant une bonne visibilité.<sup>19</sup>
- Il ne peut être exigé d'un enfant de 10 ans qu'il emprunte pour se rendre à l'école un chemin le long d'une route cantonale sans trottoir, piste cyclable ou bande cyclable.<sup>20</sup>
- Un chemin de l'école de 1,7 km, qui peut être parcouru en 30 minutes, est acceptable pour tous les écoliers fréquentant l'école primaire. Dans un contexte urbain, le fait de devoir traverser plusieurs fois la route, alors que les endroits problématiques sont équipés de signaux lumineux, ne peut être considéré comme inacceptable.<sup>21</sup>

### ***École secondaire / degré secondaire I***

- Un chemin de l'école le long d'une route étroite, sinueuse, n'offrant parfois pas une bonne visibilité et sans trottoir, sur laquelle le trafic est faible mais rapide, n'est pas acceptable, quel que soit l'âge des enfants. Les enfants ne peuvent pas non plus y circuler à vélo ou à cyclomoteur.<sup>22</sup>
- Un chemin de l'école de 2,8 km, qui peut être en partie accompli à vélo et complété par un trajet en train de 8 minutes, soit un temps total de trajet de 50 minutes, est considéré comme acceptable pour un enfant de 13 ans.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup> Décision de la Commission de recours en matière scolaire du Canton de Zurich du 21 janvier 2002, p. 6, consid. 7.

<sup>19</sup> Décision du Conseil de l'éducation du Canton de Zurich du 4 novembre 1997, cité d'après Plotke, p. 230.

<sup>20</sup> Décision du Département de l'instruction publique et de la culture du Canton de Lucerne du 29 septembre 2000, consid. 6c.

<sup>21</sup> Décision du Conseil fédéral du 1<sup>er</sup> juillet 1998, JAAC 2000 (64) N° 1, consid. 2.3, 4.1, 4.2.

<sup>22</sup> Décision du Département de l'instruction publique et de la culture du Canton de Lucerne du 11 novembre 1997, consid. 8c.

<sup>23</sup> Arrêt du Tribunal fédéral 2P\_101/2005 du 25 juillet 2005, consid. 5.2.