

# 30 km/h

## aux abords des écoles



*pour une meilleure sécurité routière  
aux abords des écoles  
et sur les chemins qui y mènent*

*Cette publication a été réalisée à la demande de la Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports, à l'occasion de la parution de la nouvelle législation créant la notion "abords d'école" et y limitant la vitesse à 30 km/h.*

*Elle est le fruit d'une collaboration étroite entre le Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.*

#### **Les auteurs sont**

A.-V. De Barba, S. Delcourt, M. Guillaume, pour l'IBSR  
J. Casier pour le MCI

#### **Coordination de la rédaction**

L. Dupuis, B. Vereecke et A. Volckaert

#### **Ont apporté leur collaboration**

I. Engels, E. Gilissen, J. Pelckmans et S. Trussart

#### **Conception graphique**

XLs

Disponible en néerlandais

D/2002/0779/20

Editeur responsable : C. Van Den Meersschaut  
Juin 2002



<b>Avant-propos</b> .....	4
<b>1 Préalables</b> .....	5
1.1. <i>La vitesse, facteur d'insécurité aux abords des écoles</i>	
1.2. <i>Les accidents d'enfants et de jeunes</i>	
1.3. <i>La sécurité routière aux abords des écoles : un problème complexe</i>	
<b>2 La gestion des déplacements et l'aménagement des abords d'écoles</b> ...8	
<b>1 Gérer les déplacements</b> .....	9
1.1. <i>Organiser les sorties</i>	
1.2. <i>Les piétons</i>	
1.3. <i>Les vélos</i>	
1.4. <i>Les cyclomoteurs et motocyclettes</i>	
1.5. <i>Les transports en commun</i>	
1.6. <i>Les bus scolaires</i>	
1.7. <i>Les voitures</i>	
1.8. <i>Les poids lourds</i>	
<b>2 Créer une image "abords d'école" : pourquoi?</b> .....	12
2.1. <i>Le type d'école</i>	
2.2. <i>Le type de quartier</i>	
<b>3 Délimiter les "abords de l'école" : comment?</b> .....	14
3.1. <i>Les portes de l'école</i>	
3.2. <i>La rue de l'école</i>	
3.3. <i>Le quartier de l'école</i>	
<b>4 Opter pour des statuts favorables aux piétons et aux cyclistes</b> ...18	
4.1. <i>Zone 30</i>	
4.2. <i>Zone résidentielle</i>	
4.3. <i>Zone piétonne</i>	
4.4. <i>Chemin réservé aux piétons et aux cyclistes (et cavaliers)</i>	
<b>5 Quels aménagements?</b> .....	20
5.1. <i>Pour les piétons</i>	
5.2. <i>Pour les cyclistes</i>	
5.3. <i>Pour les transports en commun</i>	
5.4. <i>Pour les bus scolaires</i>	
5.5. <i>Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes</i>	
5.6. <i>Pour les voitures</i>	
5.7. <i>Pour les poids lourds</i>	
<b>3 L'éducation et la sensibilisation</b> .....	24
<b>1 L'éducation</b> .....	24
1.1. <i>L'éducation des enfants</i>	
1.2. <i>L'éducation des adolescents</i>	
<b>2 La sensibilisation et l'information des parents, enseignants, riverains, conducteurs</b> .....	25
<b>4 Les contrôles</b> .....	26
<b>5 L'évaluation</b> .....	28
<b>Annexe 1</b> La nouvelle réglementation relative au 30km/h aux abords des écoles .....	30
<b>Annexe 2</b> Circulaire ministérielle relative à l'application de la vitesse maximale de 30km/h aux abords des écoles.....	31
<b>Documentation</b> .....	33
<b>Adresses utiles</b> .....	34

**P**lus de 58.000 personnes légèrement blessées sur nos routes en une année ; plus de 11.000 tuées ou grièvement blessées, dont près de 1500 sont mortes dans les 30 jours suivant leur accident ; 51 % de l'ensemble des accidents corporels en agglomération, 47 % de l'ensemble des victimes et 34 % des tués et blessés graves en agglomération... Autant de chiffres qui donnent la nausée...

Combien d'enfants seront-ils un jour meurtris dans leur chair, sacrifiés sur l'autel d'une vitesse inappropriée, d'un chauffard inconscient, d'un réflexe tardif, d'une insouciance enfantine toute naturelle ? Combien partiront un matin vers l'école et n'en reviendront pas, fauchés dans leurs jeunes années ?

Aucune bonne raison n'existe qui puisse justifier ou atténuer la faute commise par le conducteur qui roulait trop vite, surtout aux abords d'une école.

C'est pourquoi une proposition de loi avait été introduite par plusieurs parlementaires afin que soit ramenée à 30 km/h la vitesse autorisée aux abords des écoles au moment des heures d'entrée et de sortie.

Par ailleurs, après une large concertation, tant des gestionnaires de voiries que du grand public (enquête "Killing speed, saving lifes"), la Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports a décidé de transcrire en un Arrêté Royal la possibilité de définir les abords d'écoles et de permettre leur mise en zone 30 de manière relativement aisée. Cette mesure s'intègre à l'ensemble des actions menées par la Ministre au sein du gouvernement pour améliorer la sécurité et la qualité de la vie. Le code de la route a ainsi subi une série de modifications qui visent à améliorer le statut des usagers faibles.

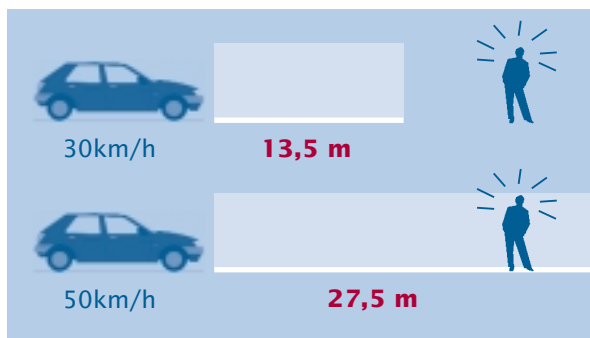
Enfin, le gouvernement fédéral belge a fait de la sécurité routière une de ses priorités, notamment en décidant de mettre sur pied les Etats Généraux de la Sécurité Routière, ceux-ci rassemblant l'ensemble des acteurs et politiques concernés par les différents volets d'une politique intégrée de sécurité routière. Dans ce cadre, chacun s'est accordé pour affirmer la nécessité de multiplier le nombre de zones 30 dans les agglomérations et, plus particulièrement, de mettre 60% des abords d'écoles en zone 30 d'ici à 2006. 30 km/h est une vitesse conviviale, qui laisse une chance de survie aux usagers faibles, notamment les plus faibles que sont les enfants, en cas d'accident avec un véhicule motorisé.

Ainsi se concrétise aujourd'hui la recommandation d'appliquer aux abords des écoles une vitesse respectueuse de l'utilisateur faible : 30 km/h. Il n'y a pas de recette miracle. Il y a une approche cohérente à avoir, tenant compte des impératifs de vie locale, de sécurité routière, de mobilité...

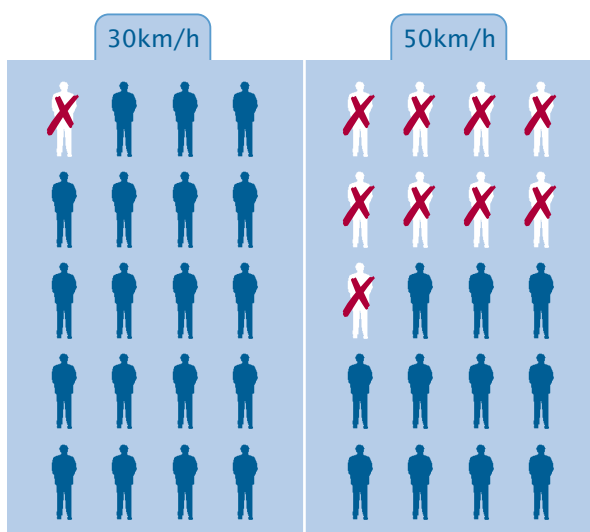
Dans cette brochure, nous allons tenter d'aborder cette problématique sous toutes ses facettes.

## 1. La vitesse, facteur d'insécurité aux abords des écoles

La vitesse est l'une des principales causes de l'insécurité routière. Elle a non seulement une influence sur l'insécurité routière objective, à savoir le nombre d'accidents et leur gravité, mais elle se trouve également à la base d'un problème subjectif d'insécurité.



Distances d'arrêt en fonction de la vitesse (sur route sèche et avec un véhicule en parfait état)



Taux de décès en fonction de la vitesse lors de l'accident

## Rouler trop vite accroît le nombre d'accidents

Plus on roule vite, plus le temps disponible pour éviter une collision est réduit. Plus élevée est la vitesse, plus grande est la distance d'arrêt. A une vitesse de 70 km/h, sur une chaussée sèche et avec un véhicule en parfait état, il faut 44,5 mètres pour s'arrêter. A 50 km/h, il en faut 27,5 et à 30 km/h, il en faut encore 13,5 !

## Rouler trop vite accentue la gravité des accidents

L'impact de la vitesse à laquelle survient la collision est particulièrement important pour les usagers doux. 5 % des piétons qui sont renversés par un véhicule roulant à du 30 km/h décèdent. A 50 km/h, le taux de décès s'élève à 45% et à 85 % lorsque le véhicule roule à 65 km/h.

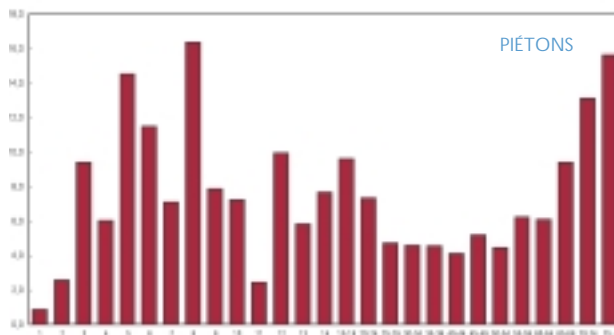
Aux abords des écoles, ce ne sont pas n'importe quels piétons, cyclistes, ou cyclomotoristes qui circulent. Ce sont des enfants et des jeunes, usagers de la route particulièrement vulnérables étant donné les caractéristiques de leur âge (voir pages 12 et 13).

C'est pourquoi une vitesse maximale de 30 km/h aux abords des écoles apparaît comme une évidence.

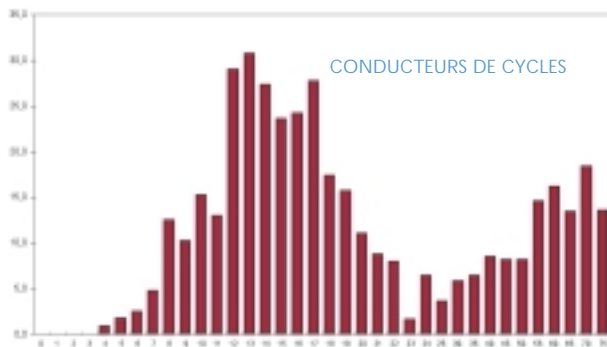
## 2. Les accidents d'enfants et de jeunes

Les statistiques d'accidents (de l'année 2000) montrent que :

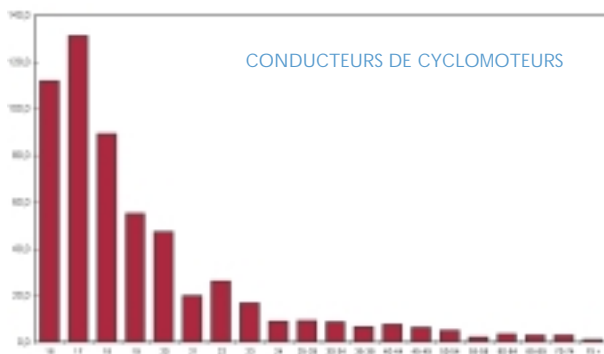
- Les jeunes de 0 à 19 ans représentent 25% du nombre total de piétons décédés dans les 30 jours et blessés graves.
- Les jeunes de 10 à 19 ans représentent 25% du nombre total de cyclistes décédés dans les 30 jours et blessés graves.
- Les jeunes de 16 à 20 ans représentent 51% du nombre total de cyclomotoristes décédés dans les 30 jours et blessés graves.



Nombre de décédés 30 jours  
+ blessés graves par 100.000 habitants  
du groupe d'âge concerné - 2000



Nombre de décédés 30 jours  
+ blessés graves par 100.000 habitants  
du groupe d'âge concerné - 2000



Nombre de décédés 30 jours  
+ blessés graves par 100.000 habitants  
du groupe d'âge concerné - 2000

Une part non négligeable de ces accidents a lieu au cours du déplacement du domicile vers l'école et vice versa.

S'attaquer à la problématique de la sécurité des enfants et des jeunes aux abords et sur le

chemin de l'école apparaît dès lors comme une priorité.

### 3. La sécurité routière aux abords des écoles : un problème complexe

Il s'agit d'un problème complexe dans sa localisation tout d'abord car hormis les abords de l'école, les **itinéraires** à prendre en compte sont très **nombreux**. La catégorie d'usagers visés - l'on devrait d'ailleurs parler en fait des catégories d'usagers - est fort hétéroclite : enfants, jeunes, parents, enseignants, riverains, usagers en transit.

Améliorer la sécurité routière dans ce domaine nécessite la mise en œuvre d'une approche **systematique** et **globale** : il convient, dans un premier temps, de dresser un **inventaire** complet des problèmes rencontrés aux abords des écoles et sur les chemins qui mènent à celles-ci. Pour l'établissement de cet inventaire, la participation des enseignants et des élèves est indispensable afin de disposer d'une appréhension correcte des situations. C'est non seulement l'insécurité objective mais également l'insécurité subjective qui doivent être prises en compte.

Une fois l'inventaire dressé, il conviendra d'arrêter les **mesures** à mettre en œuvre.

Cette brochure n'a pas la prétention de proposer une liste exhaustive, ni d'aller dans le détail des mesures envisageables ; son propos est de cerner une méthode d'approche globale.

Au départ de l'ensemble des expériences menées, il s'agit de développer une politique déterminée et durable garantissant la sécurité optimale des enfants et des jeunes.

La Belgique n'en est pas à ses débuts en ce domaine. Les trois régions ont déjà pris des initiatives et abouti à de nombreuses réalisations concrètes.

Du côté de la **Région wallonne**, des subsides ont été accordés par la DGPL (Direction générale des Pouvoirs locaux) de 1994 à 2001 aux communes qui présentaient un projet cohérent et efficace pour améliorer la sécurité aux abords des écoles sur voiries communales.

Plus de 550 écoles ont de la sorte bénéficié d'un aménagement de sécurité. Une évaluation a été réalisée en 1996 et une méthodologie a été élaborée en conséquence<sup>1</sup>.

Sur les voiries régionales, des budgets particuliers ont aussi été débloqués par le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports pour réaménager les abords d'écoles les plus dangereux. Les années 2002-2003-2004 verront la mise en œuvre d'une nouvelle action de sécurisation des abords d'écoles en Région wallonne sur l'ensemble du réseau de voiries.

En **Région flamande**, de nombreuses initiatives visant à augmenter la sécurité aux abords des écoles ont été prises. Une brochure intitulée "Schoolroutes en schoolomgevingen"<sup>2</sup> a été éditée en 1998 dans le cadre de la campagne "Veilige schoolomgeving" (une collaboration des Ministres des Travaux publics, de l'Enseignement et du Secrétaire d'état à la sécurité de l'époque). Cette campagne a débouché sur le réaménagement d'une série d'abords d'écoles situées le long de voiries régionales.

Les communes peuvent, en collaboration avec d'autres partenaires, conclure un contrat de mobilité avec la Région flamande. Le "Module 10" est un des modules que l'on peut conclure pour réaliser un projet avec le soutien financier de la Région flamande. L'objectif est le réaménagement d'abords d'écoles situées le long d'une voirie régionale en vue d'augmenter la sécurité routière et de stimuler les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun. La Région subsidie le réaménagement à 100% si les travaux ont lieu sur son propre territoire. Si les travaux se font sur le territoire de la commune (et à certaines conditions de distance entre l'entrée de l'école et la route régionale), le subside de la Région s'élève à 50%.

En **Région de Bruxelles-Capitale**, le Ministre des Travaux publics a fait réaliser en 1997 une

étude relative aux abords de 20 écoles situées le long des voiries régionales. Une méthodologie d'approche a ensuite été réalisée<sup>3</sup>. En 2002, ce sont plus de 150 écoles situées le long de voiries régionales bruxelloises qui verront leurs abords examinés à la loupe et bénéficieront de petits aménagements indispensables pour augmenter la sécurité des enfants et des jeunes qui s'y rendent.

Dans le cadre des accords de coopération entre l'**Etat fédéral** et la Région de Bruxelles-Capitale, des aménagements sont en cours dans une série d'abords d'écoles situés dans des quartiers dits "défavorisés".

Depuis le 1er avril 2000, existe le plan "Rosetta" qui vise à intégrer les jeunes dans le monde du travail. Dans ce cadre, l'autorité fédérale va développer des initiatives relatives à la sécurité sur le chemin de l'école en synergie avec les régions et les communes. Des jeunes pourront par exemple faire leur entrée dans le monde du travail comme surveillants habilités.

Les Ministres de l'Enseignement ne restent pas indifférents à la problématique des abords d'écoles. Ainsi, une circulaire *Sécurité routière aux abords des écoles* a été diffusée en septembre 2001 auprès de toutes les écoles de la Communauté française. En Communauté flamande, lors de la réforme de l'enseignement, des objectifs de développement et des objectifs finaux relatifs à la circulation et la mobilité ont été formulés pour les différents niveaux d'enseignement.

Diverses communes dans le pays prennent des initiatives pour réorganiser les déplacements scolaires (ramassage scolaire à vélo, covoiturage, journées d'écoles sans voitures), protéger la traversée des enfants (surveillants habilités), rendre les bâtiments scolaires mieux visibles...

1 *Sécurité routière aux abords des écoles. Évaluation d'aménagements réalisés sur voiries communales en région wallonne. Méthodologie de conception*, références p.33.

2 *Schoolroutes en schoolomgevingen*, références p.33.

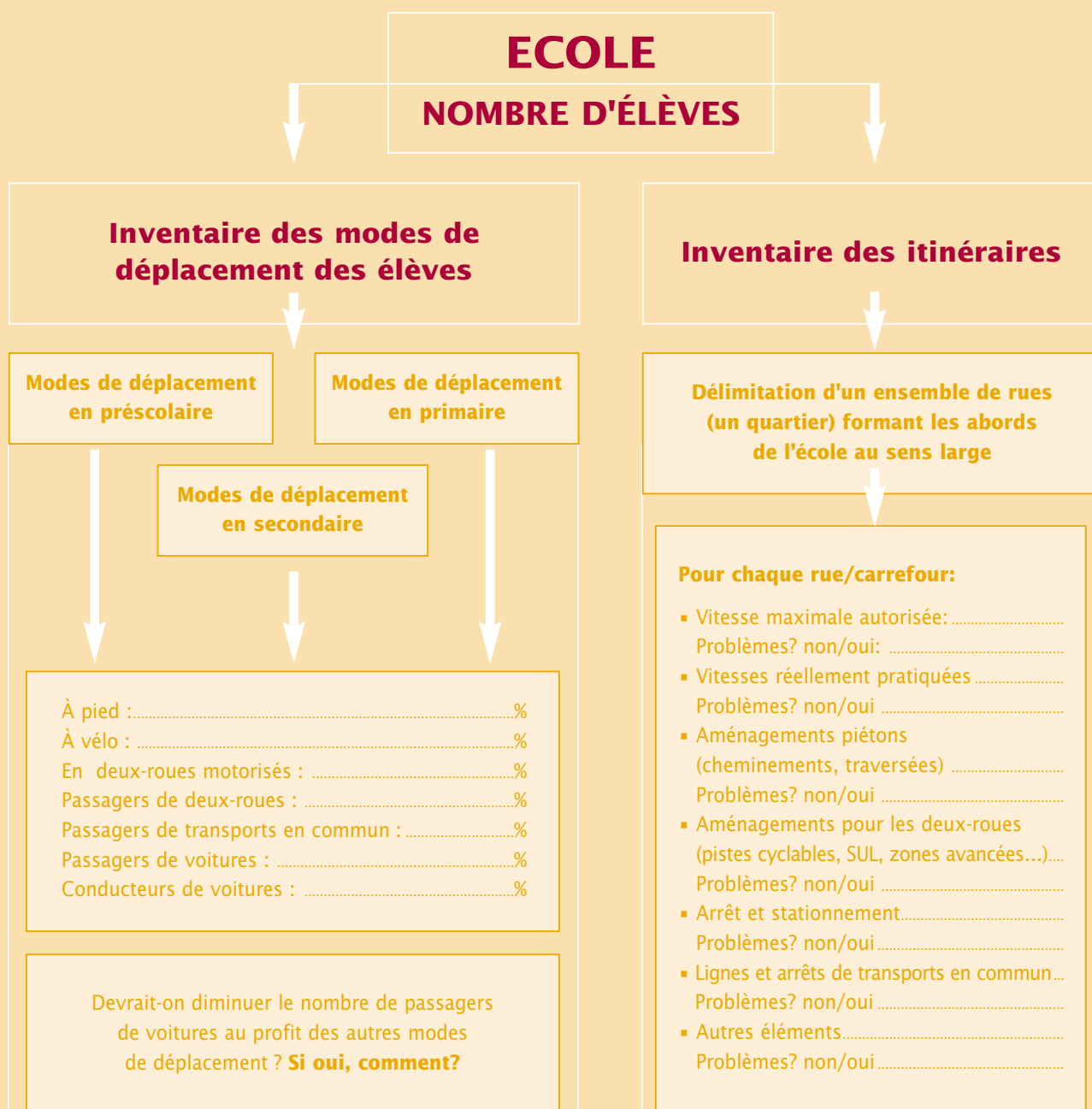
3 *Sécurité routière aux abords des écoles sur les voiries régionales en Région de Bruxelles-Capitale, rapport de la phase 1 et rapport de la phase 2*, références p.33.

# 2 La gestion

## des déplacements et l'aménagement des abords d'écoles

Pour aborder correctement un problème, il est indispensable de le cerner précisément. C'est pourquoi un état des lieux doit d'abord être

établi. Il prendra notamment la forme d'inventaires relatifs à différentes données.





Nous vous proposons dans les pages qui suivent des pistes de solutions qui peuvent être apportées aux problèmes recensés lors de l'état des lieux.

### POURQUOI ?

L'approche systématique du chemin de l'école et de ses pièges pour les enfants fera apparaître une série de problèmes liés souvent aux comportements des différents usagers. Ces comportements peuvent cependant être modifiés, influencés, voire infléchis par des interventions (simples) sur l'infrastructure routière.

Les problèmes recensés sur le chemin des écoles et à leurs abords immédiats vont varier d'une école à l'autre. Mais certains problèmes sont communs à l'ensemble de celles-ci.

- Il n'est pas toujours possible de **reconnaître le bâtiment** comme étant un bâtiment scolaire.
- **Les enfants se précipitent** à la sortie, les adolescents s'attourent sur les trottoirs et aux arrêts de bus et s'y attendent.
- **La vitesse des véhicules** circulant devant l'école ou dans ses parages immédiats est souvent excessive.
- **Le stationnement des véhicules** en attente aux entrées et sorties des écoles est anarchique.



*Aux heures d'entrée et de sortie des écoles, règne le plus souvent le chaos.*

Outre ces problèmes bien réels, les enfants expriment souvent l'envie de **vouloir se rendre à l'école autrement qu'en voiture** : transports en commun, marche et vélo sont des solutions qui leur sont, malheureusement, la plupart du temps refusées, car perçues comme trop dan-

gereuses, à tort ou à raison, par leurs parents.

Enfin, et ce ne sont pas là les moindres problèmes, l'organisation de la circulation dans le quartier de l'école, le statut de la voirie le long de laquelle elle est implantée, les activités présentes dans le quartier (commerces, entreprises, etc.), la présence ou non d'une ligne de transports en commun, etc. sont autant de **facteurs générateurs de trafic** qui influenceront la sécurité tant objective que subjective des entrées et sorties des écoles.

### COMMENT ?

## 1. Gérer les déplacements

Nous ne rentrerons pas ici dans une liste exhaustive d'actions à mener pour gérer les différents types de déplacements qui se passent aux abords des écoles. Nous citerons simplement des pistes de réflexion à mener conjointement entre les différents partenaires concernés : école, parents, gestionnaires de voiries, autres écoles du même quartier, riverains, etc.

**C'est autant aux écoles qu'à la commune de prendre des initiatives dans ce domaine : les écoles peuvent interpeller la commune en lui exposant leurs problèmes spécifiques, la commune peut suggérer des pistes aux écoles.**

### 1.1. Organiser les sorties

- Préférer les sorties vers des rues secondaires, si possible, pour désengorger la sortie principale, voire supprimer la sortie donnant sur un axe à forte fonction de circulation.
- Regrouper les sorties en fonction des quartiers dans lesquels les enfants habitent (rangs scolaires, covoiturage, co-cyclage, etc.).
- Se concerter entre écoles proches ; développer des partenariats pour les activités parascolaires.

### 1.2. Les piétons

- De façon générale, rendre les déplacements à pied plus sûrs, en toute saison et à toute heure (continuité de l'itinéraire, qualité du revêtement, abaissement des bordures de trottoirs au droit des traversées, éclairage adapté, aménagement des raccourcis possibles, revalorisation des sentiers, etc...)



*Les rangs scolaires concernent les trajets domicile-école mais aussi les déplacements vers la piscine, la bibliothèque...*



*Le surveillant habilité peut donner des indications aux autres usagers et arrêter le trafic pour permettre aux enfants de traverser.*

- Penser que circuler à pied, c'est aussi attendre les transports en commun ou se rendre jusqu'à un parking (dans quelles conditions, sur quel espace, accompagné d'un rang scolaire, etc ).
- Organiser des rangs scolaires pour accompagner les enfants entre l'école et un point proche de leur domicile.
- Mettre sur pied une équipe de surveillants habilités. Leur tâche est d'aider les enfants à traverser dans les environs de l'école. Il s'agit de personnes âgées de 18 ans minimum, ayant suivi une formation théorique et pratique auprès de la police et ayant été habilitées par le Bourgmestre de la commune. Une assurance en responsabilité civile et " dommages corporels et matériels " doit être sous-

critée au nom de chaque surveillant habilité par la commune. Le surveillant habilité peut donner des indications aux autres usagers et arrêter le trafic motorisé pour permettre aux enfants de traverser.

### 1.3. Les vélos

- Permettre aux enfants de faire ce choix en réalisant des rues au trafic calmé ou des aménagements cyclables sûrs, des sens uniques limités (SUL), des chemins réservés aux piétons et cyclistes, ouvrir l'accès des rues piétonnes aux cyclistes, etc.
- Sécuriser les déplacements à vélo, par exemple en organisant du cocyclage scolaire: faire le trajet vers l'école en petits groupes, facilement identifiables, composés d'élèves et d'un accompagnateur (1 adulte pour maximum 7 élèves). En pratique : de petits groupes du même quartier se fixent rendez-vous à un endroit précis, ils roulent ensuite accompagnés vers l'école via un itinéraire convenu. Chacun a signé un contrat l'obligeant à respecter divers engagements ainsi que le code de la route. Une assurance est contractée pour les accompagnateurs.
- Offrir des stationnements sûrs et de qualité, tant aux abords immédiats de l'école ou en son enceinte, que sur les chemins de celle-ci (il serait dommage qu'un vélo soit volé pendant qu'un élève s'achète une collation pour 10 heures...).



*Un SUL (sens unique limité) permet aux cyclistes de circuler dans les 2 sens.*



*Ramassage scolaire à vélo : l'encadrement par des adultes augmente la sécurité des jeunes cyclistes.*



*Un bon stationnement vélo doit protéger les vélos de la pluie et minimiser les risques de vol.*

## 1.4. Les cyclomoteurs et motocyclettes

Les adolescents, pour de multiples raisons, ont souvent envie de se déplacer de façon autonome et sans trop d'effort : les deux-roues motorisés leur offrent parfois cette possibilité.



*Le bon équipement à cyclomoteur : un casque, des gants, un pantalon et des manches longues.*

- Contrôler le comportement de ces jeunes par rapport aux autres usagers, principalement les plus faibles.
- Sensibiliser au respect des règles, notamment quant à la vitesse.
- Contrôler la conformité des véhicules, le port du casque, la possession du permis adéquat et d'une assurance en ordre.
- Inciter au port d'un équipement de protection (gants, manches longues, pantalons plutôt que shorts...).

## 1.5. Les transports en commun

- Gérer les heures de passage des transports en commun afin d'adapter leurs horaires aux



*Le bus : pratique pour les trajets scolaires quand on ne doit pas attendre trop longtemps !*

heures d'entrée et de sortie des écoles.

- Positionner les arrêts à des endroits judicieusement choisis en fonction des écoles.
- Vérifier la présence d'horaires clairs et actualisés.

## 1.6. Les bus scolaires

- Prévoir un accompagnateur formé pour chaque trajet.
- Choisir judicieusement les points de ramassage (à modifier éventuellement en début d'année scolaire en fonction des besoins des élèves).
- Quand cela est possible, multiplier les circuits afin que les enfants passent moins de temps dans le transport.



*Le bus scolaire : un transport sur mesure.*

## 1.7. Les voitures

- Supprimer le trafic de transit inutile dans le quartier de l'école : modification du sens de circulation, fléchages directionnels, création d'impasses, de boucles de circulation, etc...
- Gérer le stationnement des voitures dans le



*De plus en plus d'enfants sont amenés à l'école en voiture, ce qui augmente l'insécurité routière aux abords des écoles.*

quartier et à ses abords immédiats (localisation, signalisation directionnelle, politique de prix, de durées, etc.).

- Gérer le stationnement des voitures des enseignants et des parents.
- Limiter le choix de ce mode de déplacement par les parents en leur offrant des solutions alternatives (transports en commun, marche et vélo).
- Gérer la vitesse des véhicules.
- Organiser du covoiturage vers l'école.

### 1.8. Les poids lourds

- Supprimer le trafic de transit inutile dans le quartier de l'école : modification du sens de



*La circulation des poids lourds doit être limitée aux abords des écoles.*

circulation, fléchages directionnels, limitation de tonnage des poids lourds en leur offrant des itinéraires alternatifs clairs, etc...

- Gérer les heures et les modes de livraison aux commerces et entreprises du quartier.
- Gérer le ramassage des immondices en dehors des heures d'entrée et de sortie.

## 2. Créer une image "abords d'école" : pourquoi ?

**Il n'y a pas "un" modèle d'abords d'école : chaque cas est un cas particulier...**

Il faut rendre l'école perceptible par les conducteurs de véhicules motorisés.

### 2.1. Le type d'école

Certaines écoles sont grandes, voire très grandes, d'autres sont petites, ne comportant que deux ou trois classes. Certaines regroupent plusieurs niveaux d'enseignement, avec des enfants dont l'âge varie de trois à dix-huit ans, voire plus, d'autres sont affectées à un seul niveau. Le problème du stationnement des parents, par exemple, ne sera pas traité de la même manière dans une école maternelle où les enfants ne peuvent pas encore se déplacer de manière autonome et dans une école secondaire où une partie des élèves pourraient rejoindre l'école à pied, à vélo ou en transports en commun.

## □ L'enfant dans la circulation □

*En raison de sa petite taille, le jeune enfant perçoit le trafic autrement qu'un adulte. Son regard se situe à la hauteur des voitures, et non au-dessus de celles-ci. De plus, ses stratégies de perception sont moins efficaces : il repère les indices visuels pertinents plus difficilement que les adultes. Un enfant a en outre tendance à confondre "voir" et "être vu". Il pense que lorsqu'il voit approcher une voiture, son conducteur le voit aussi bien que lui.*

*Le jeune enfant éprouve des difficultés à localiser et à identifier les sons.*

*Il ne parvient pas toujours à diriger efficacement son attention sur les éléments importants d'une situation. Il a aussi des difficultés à répartir son attention sur plusieurs éléments à la fois.*

*Le traitement des informations perçues se déroule plus lentement. Un enfant a besoin de plus de temps qu'un adulte pour transformer les éléments visuels et sonores en informations utiles et en actes. Son temps de réaction est également plus long.*

*La distinction entre la gauche et la droite est encore imparfaite jusque l'âge de 7 ans et parfois jusque bien plus tard.*

*L'enfant a une évaluation incorrecte des mouvements et des distances.*

*Le jeune enfant a un intense besoin de courir, de sauter, de grimper et ce besoin interfère souvent avec un comportement maîtrisé dans la circulation. Son affectivité prend une place très importante. Il est impulsif et ses réactions spontanées.*

*L'enfant a tendance à avoir une confiance absolue dans les règles et à les appliquer de manière trop rigide. Il pense que s'il traverse sur un passage pour piétons ou quand le bonhomme est vert, il ne peut rien lui arriver.*

*Les enfants manquent de plus en plus d'expérience de la circulation en tant que piétons et cyclistes. Sans cesse transportés en voiture, ils ne connaissent plus la circulation que comme passagers de voiture. Or, l'apprentissage de la circulation demande de nombreux et fréquents exercices pratiques.*



*Conduire ses enfants à pied à l'école, c'est favoriser leur apprentissage de la circulation en tant que piétons.*

## ▮ L'adolescent dans la circulation ▮

*Si les jeunes enfants ont en général une attitude positive, voire parfois trop rigide, vis-à-vis des règles de circulation, on assiste au phénomène inverse chez les adolescents. Le non-respect des règles est en général valorisé au sein du groupe de pairs.*

*Les règles sont alors respectées de manière très sélective selon l'utilité qu'ils leur reconnaissent pour leur propre déplacement, leur propre sécurité. Les jeunes se rendent aussi compte que le non-respect des règles existantes ne mène pas forcément à un danger pour leur propre sécurité et qu'en revanche, le respect des règles ne garantit pas leur sécurité (situations de priorité, par exemple, où les cyclistes risqueraient parfois leur vie à réellement prendre cette priorité à laquelle ils ont droit). Cette confrontation entre les règles et la réalité les conduit à se forger leur propre interprétation des règles.*

*Il est à noter que les attitudes vis-à-vis de la circulation ne sont en général pas isolées. Elles sont souvent le reflet d'attitudes développées dans d'autres domaines de la vie sociale : le jeune qui enfourche sa mobylette ne change pas de peau à ce moment-là. Il n'est pas uniquement usager de la route, il est une personne à part entière, intégrée dans une vie familiale et sociale, avec les valeurs et les habitudes propres à son milieu de vie. Parfois, l'entourage valorise la vitesse, la rentabilité. La conduite peut alors devenir pour le jeune le moyen par excellence d'affirmation de soi.*

*A l'adolescence correspond une plus grande autonomie dans la circulation. Les jeunes accèdent à une nouvelle indépendance à laquelle certains d'entre eux ne sont pas préparés : à 16 ans, l'accès à la conduite d'un cyclomoteur correspond, en général, à une augmentation de la prise de risques.*



*Dans la circulation aussi, l'adolescence correspond à une plus grande autonomie.*

Les écoles peuvent concerner l'enseignement général, technique et professionnel ou un seul de ces types. Il peut s'agir d'une école d'enseignement spécial, d'un Institut médico-pédagogique, une école accueillant des élèves présentant un handicap spécifique...

Chaque école a des problèmes généraux, que connaissent l'ensemble des écoles (problèmes de vitesse, de stationnement...) mais aussi des problèmes spécifiques, liés à sa taille, à sa population...

Il n'existe donc pas de remède miracle. Une bonne connaissance au cas par cas est nécessaire pour choisir une solution réellement adaptée.

Les panneaux de signalisation réglementaires ne peuvent pas faire la distinction entre les différents types de bâtiments. L'école, elle, et le gestionnaire de la voirie, le peuvent.

## 2.2. Le type de quartier

La localisation de l'école n'est pas non plus tout le temps la même.

L'idéal, pour la sécurité des enfants et des jeunes, serait que toutes les écoles soient situées dans des zones piétonnes. De cette manière, on supprimerait toute possibilité de conflit entre les véhicules motorisés et les usagers plus faibles. Ce n'est, malheureusement, que rarement envisageable. Des écoles sont construites au centre de villes ou de villages,

dans des rues commerçantes, le long de grands boulevards, sur des places, isolées au milieu de nulle part, face à une autre école d'un autre réseau, dans une rue à sens unique, au bout d'une voie sans issue...

Les choix de solutions d'aménagements, pour ces raisons, ne seront donc pas uniques non plus.

## 3. Délimiter "les abords de l'école" :

Comment ?

### 3.1. Les portes de l'école

Il faut rendre l'école perceptible par les conducteurs de véhicules motorisés :

- par la signalisation réglementaire ;
- par une typologie d'aménagements et/ou de mobilier urbain utilisés systématiquement aux abords de toutes les écoles de l'entité communale ;
- par une annonce spécifique à l'école elle-même (murs de l'école peints ou portant des éléments réalisés par les élèves).

Si le bâtiment scolaire se situe dans un quartier où la vitesse des véhicules est déjà réduite de sorte qu'elle ne constitue a priori plus de danger pour les élèves (zones piétonne, résidentielle ou 30), "les abords de l'école" seront limités à quelques mètres en amont et en aval des limites du bâtiment scolaire.

*Dans ce cas, c'est le plus souvent par un "mobilier scolaire" qu'on indiquera les abords de l'école.*



*Un sympathique serpent, Bob le boa, signale les écoles de deux municipalités françaises.*



*Facilement réalisable : un panneau coloré avec le nom de l'école.*



*Un même panneau en 3 dimensions pour signaler les écoles de la Communauté flamande à Bruxelles.*



*Un même arceau avec le nom "école" ou "school" pour signaler les écoles de Jette*

### 3.2. La rue de l'école

C'est parfois sur une distance bien plus grande que la longueur des bâtiments scolaires que la rue "subit" la présence de l'école : stationnement des véhicules des enseignants et des parents, localisation de l'arrêt de bus scolaire, accès secondaire pour les livraisons de repas scolaires, nombreux piétons circulant sur les trottoirs...

En fonction de cette "zone d'influence", il est nécessaire de signaler l'école de plus loin, de façon simple d'abord (signalisation réglementaire uniquement) puis en accompagnant cette signalisation d'aménagements destinés, tant à rendre l'école mieux visible qu'à améliorer la sécurité des lieux. Tout un tronçon de rue sera ainsi réétudié en séquences successives.

*Dans ce cas, c'est le plus souvent par un "mobilier scolaire" qu'on indiquera les abords immédiats de l'école ; plus loin se trouveront, selon les cas :*

- soit les panneaux de "zone 30", qui imposent une limitation permanente de la vitesse à 30 km/h et des mesures d'accompagnement ;
- soit les panneaux de "zone 30 abords d'école" instaurant une limitation de vitesse à 30 km/h mais n'imposant pas de mesures d'accompagnement ;
- soit les panneaux de "zone 30 abords d'école" à message variable fixant dans le temps cette limitation de vitesse (sur voirie à fonction de circulation plus importante).

Le début et la fin d'une rue sont, le plus souvent, des carrefours. Ces nœuds sont perçus comme des endroits dangereux. Ils augmentent effectivement le risque d'accident puisqu'ils permettent le croisement de plusieurs flux d'usagers différents. Il est rare qu'une "auscultation" minutieuse des carrefours ne mette pas en avant l'un ou l'autre problème : mauvaise visibilité aux endroits de traversée des piétons, vitesse inadaptée des véhicules, densité de trafic telle que la traversée est difficile, largeur excessive de la rue à traverser... Dans ces cas, il faut envisager la possibilité d'inclure les carrefours concernés dans la zone d'abords d'école, de façon à y limiter la vitesse des véhicules et donc à y réduire le risque et la gravité des accidents ; cette seule limitation de la vitesse doit cependant rester crédible pour être respectée .



*Un grand carrefour à feux, incluant une voie de pénétration : aménagements pour piétons et cyclistes indispensables!*

### 3.3. Le quartier de l'école

L'organisation du tissu bâti est parfois telle que l'école a une influence dans un très large rayon s'étendant bien plus loin que la rue dans laquelle elle est implantée. Ainsi, par exemple, les élèves peuvent emprunter toujours les mêmes rues, en groupe, pour se rendre d'un quartier densément habité vers l'école. L'ensemble du quartier peut être amené à être traité en zone "abords d'école".

*Vers l'extérieur de la zone, certaines rues, à fonction de trafic plus importante seront assorties du panneau à message variable, fonctionnant aux heures d'entrée et de sortie des écoles uniquement. Plus au centre de la zone, à proximité immédiate de l'école, c'est vers une zone 30 ou une "zone 30 abords d'école" qu'il faudra aller, de sorte à renforcer cette séquence par rapport à celles qui précèdent. On rendra aussi l'école mieux visible par le placement d'un mobilier scolaire spécifique.*

Autre cas possible : les élèves se déplaçant à vélo sur un itinéraire cyclable indépendant pour se rendre à l'école sont amenés à traverser une voie à fonction de circulation importante, là où il ne serait pas judicieux de limiter la vitesse à 30 km/h de façon définitive.

*Sur cet axe principal, il est judicieux de renforcer la sécurité du chemin de l'école en y abaissant ponctuellement la vitesse par délimitation d'une zone "abords d'école" et utilisation du panneau à message variable fonctionnant aux*

heures d'entrée et de sortie des écoles. Cependant, cette mesure serait impromptue si elle était seule. C'est pourquoi, en amont et en aval de celle-ci sur l'axe principal, il faudra créer des zones de transition, à limite de vitesse raisonnable (50 km/h), afin que l'automobiliste ne

soit pas surpris par une limitation à 30 km/h intempestive, ce qui serait difficilement respecté et donc néfaste pour la sécurité de tous. Ne pas oublier, bien sûr, le mobilier scolaire rendant l'école mieux visible.

## COMMENT ABORDER LA PROBLÉMATIQUE L'ÉCOLE SE TROUVE-T-ELLE SUR UNE VOIRIE OÙ

### OUI

PAS DE NOUVELLE  
SIGNALISATION  
REQUISE

Ecole visible?

OUI

NON

OK

Rendre l'école  
bien visible  
(mobilier urbain)

SIGNALISATION PERMANENTE

VOIRIE À 50 KM/H

VOIES DE DESSERTE, DE QUARTIER

Tronçon de rue	De carrefour à carrefour (carrefour dangereux exclu <sup>1</sup> )	De carrefour à carrefour (carrefour dangereux inclus <sup>1</sup> )	Quartier
Zone 30 ou zone 30 abords d'école avec tronçon à 50km/h en amont et en aval	Zone 30 ou zone 30 abords d'école	Dans la rue : Zone 30 ou zone 30 abords d'école  Sur le carrefour : signal à message variable sur l'axe perpendiculaire	idem ci-contre mais vision élargie

(1) carrefour dangereux : par exemple carrefour avec une voirie régionale / de niveau supérieur dans le réseau / à forte densité de trafic / présentant une mauvaise configuration (virage, côte...)



Enfin, l'école est parfois implantée dans un quartier où se situe aussi un autre bâtiment générant des déplacements nombreux qui doivent être sécurisés : un home de personnes âgées, un hôpital, la maison communale. Une vision élargie de la problématique de sécurisa-

tion des abords d'école amènera sans doute à imaginer une large zone 30, plutôt qu'un petit bout de zone 30 près de l'hôpital, par exemple, et un autre petit bout de "zone abords d'école" un peu plus loin : question de cohérence, à nouveau.

## DES ABORDS D'ÉCOLES ?

### 30 KM/H EST LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE ?

# NON

#### SIGNALISATION PERMANENTE OU À MESSAGE VARIABLE, SELON LES CAS

#### APPROCHE PARTICULIÈRE

#### VOIRIE À 70 KM/H

#### VOIRIE À 90 KM/H

#### VOIES DE PÉNÉTRATION/ TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION

#### IMPOSSIBLE D'OBTENIR UNE RÉDUCTION À 30KM/H!

2 X 1 bande

2 X 2 bandes

2 X 1 bande

2 X 2 bandes

Dans la rue:  
Zone 30



ou

zone 30  
abords  
d'école



ou

75 m avant l'école :  
signal à message  
variable



Peut-on ramener  
à 2 X 1 bande?

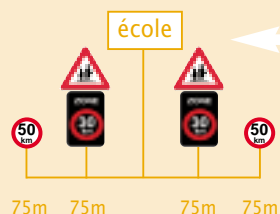
OUI

NON

Voir  
ci-contre

Sécuriser les  
traversées et le  
cheminement ou  
créer une  
desserte locale  
où le 30km/h  
sera possible.

150 m avant  
l'école limitation  
à 50 km/h  
75 m avant  
l'école : signal  
à message variable



Peut-on ramener  
à 2 X 1 bande?

OUI

NON

Voir  
ci-contre

Sécuriser les  
traversées et le  
cheminement ou  
créer une  
desserte locale  
où le 30km/h  
sera possible.

Est-il possible et crédible de ramener la  
vitesse maximale autorisée à 70 km/h?

OUI

NON

Voir ci-contre :  
traitement  
des voiries  
à 70 km/h.

- Créer une desserte locale où le 30km/h sera possible.
- Empêcher tout conflit : traversées piétonnes dénivelées/cheminement imposé physiquement pour empêcher la traversée.

## ▮ Problématique de la vitesse excessive aux abords des écoles ▮



L'approche de la problématique de la vitesse excessive aux abords des écoles est très importante pour résoudre les problèmes d'insécurité objective, subjective et potentielle ; cette approche se fera en ayant une vision élargie des abords d'école, dans la mesure où c'est l'ensemble du cheminement vers l'école qu'il y a lieu de sécuriser.

On va donc s'orienter vers la catégorisation des voies (30/50/70/90) qui permet d'affecter à chaque voie un régime de vitesse. L'image de la voie doit être cohérente par rapport à la vitesse qui doit y être pratiquée : c'est une question de lisibilité de la voie, dans le respect de l'ensemble des fonctions de cette voie dans le réseau (fonction de circulation locale ou de transit, fonction de séjour) et de leurs interactions. Ainsi, les aménagements réalisés pour l'ensemble des usagers de la voie seront différents en fonction des vitesses admises, de façon à créer cette image crédible.

Dans les rues où on roule à 90, 70 ou même 50 km/h, il est nécessaire, pour la sécurité des enfants et des jeunes se rendant à l'école, de diminuer cette vitesse le plus possible. Aux heures d'entrée et de sortie des écoles bien sûr, mais aussi en dehors de ces périodes. Car un élève peut toujours être en retard, une classe peut effectuer une sortie dans le cadre du cours d'étude du milieu, la salle omnisports peut être implantée ailleurs...

Dès lors, il faut considérer que sur la voie où est situé le bâtiment scolaire, il y a lieu d'appliquer les principes de la catégorisation des voies, de la gestion modulée de la vitesse et passer ainsi progressivement de (90 à) 70 à 50 km/h. A cette vitesse de 50 km/h, il est possible de demander un ralentissement ponctuel plus important : 30 km/h.

Ces diminutions progressives doivent être crédibles pour être acceptées et respectées par tous. Autant que possible, elles doivent être accompagnées de dispositifs de soutien : effets de portes, îlots au centre de la chaussée permettant de traverser en deux temps et empêchant les véhicules de doubler, éventuellement feux de signalisation "rythmant" les flots de véhicules.

Sur ces voiries à 90, 70 et même 50 km/h où la fonction de circulation est importante, rarement on utilisera des dispositifs surélevés, même des plateaux. Les flux de véhicules trop importants amèneraient bien plus de nuisances que d'effets positifs : pollution acoustique et olfactive, vibrations, dégradations rapides des dispositifs...

Dans certains cas extrêmes (2x2 bandes à 90 km/h), il sera peut-être nécessaire de créer des dessertes locales en contre-allées, plus faciles à traiter à 30 km/h, indépendantes de la chaussée centrale où sera dirigé le gros du trafic.

L'ensemble de ces mesures sera bien entendu accompagné de la signalisation adaptée, telle qu'imposée par la nouvelle réglementation.

Parfois enfin, il faudra bien se contraindre à séparer totalement la vie scolaire de ces voies rapides : sorties par d'autres rues plus calmes, barrières en continu au bord du trottoir pour empêcher définitivement les traversées et guider les piétons vers un tunnel, une passerelle ou une traversée à feux très sécurisée...

### 4. Opter pour des statuts favorables aux piétons et aux cyclistes

En agglomération, quand la fonction de séjour de la voie prime sur sa fonction de circulation, il est normal d'opter pour un statut où le piéton et le cycliste sont favorisés par rapport au trafic motorisé. Parfois même, solution radica-

le, on peut supprimer la quasi-totalité du trafic motorisé. Différents statuts allant dans ce sens sont prévus dans notre législation.

#### 4.1. Zone 30

Conçue pour des quartiers où la circulation cède le pas à la vie locale (on vise ici à dissuader la circulation parasite, sans pour autant



l'interdire), la zone 30 vise la convivialité entre les différents usagers et usages de l'espace public. La vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h et des mesures d'accompagnement doivent rendre crédible cette limite : suppression des longues lignes droites par la création de sens interdits, ouverture des sens uniques aux cyclistes à contresens (sens uniques limités), organisation du stationnement en chicanes, plantation d'arbres pour limiter la perspective visuelle, création d'avancées de trottoirs au droit des arrêts de transports en commun ou des carrefours, réalisation de plateaux aux carrefours afin de renforcer le ralentissement nécessaire des véhicules à ces endroits...

Suppression des longues lignes droites par la création de sens interdits, ouverture des sens uniques aux cyclistes à contresens (sens uniques limités), organisation du stationnement en chicanes, plantation d'arbres pour limiter la perspective visuelle, création d'avancées de trottoirs au droit des arrêts de transports en commun ou des carrefours, réalisation de plateaux aux carrefours afin de renforcer le ralentissement nécessaire des véhicules à ces endroits...



*Dans une zone 30, le 30 km/h est une vitesse logique, induite par la configuration de la rue.*

## 4.2. Zone résidentielle



L'aménagement de l'espace public est traité de plain-pied de façade à façade, comme si une grande cour prolongeait l'habitat et ses fonctions dans l'ensemble de l'espace. Les piétons sont prioritaires par rapport aux véhicules qui ne peuvent circuler à plus de 20 km/h. Des aménagements doivent impérativement soutenir cette limitation de vitesse car ici, les jeux d'enfants sont permis partout, la zone résidentielle ne pouvant être réalisée que là où ne passe pas de trafic de transit. Contrainte majeure : des règles strictes régissent le stationnement en zone résidentielle ; mais ceci, du reste, peut être un outil positif pour la protection du cadre de vie.

nement en zone résidentielle ; mais ceci, du reste, peut être un outil positif pour la protection du cadre de vie.



*Une zone résidentielle peut être prévue dès la construction d'un nouveau quartier.*



*La rénovation de la voirie d'un quartier peut-être l'occasion de lui donner le statut de zone résidentielle.*

## 4.3. Zone piétonne



Conçue essentiellement pour des quartiers à vocation commerciale ou touristique, la zone piétonne restreint fortement la circulation motorisée (limitation d'accès à certaines personnes, sous certaines conditions, à certaines heures...). La zone piétonne reste cependant accessible aux transports en commun ; l'usage de la zone par les cyclistes peut être autorisé par une signalisation adaptée située à ses entrées.

Conçue essentiellement pour des quartiers à vocation commerciale ou touristique, la zone piétonne restreint fortement la circulation motorisée (limitation d'accès à certaines personnes, sous certaines conditions, à certaines heures...). La zone piétonne reste cependant accessible aux transports en commun ; l'usage de la zone par les cyclistes peut être autorisé par une signalisation adaptée située à ses entrées.



*Dans une zone piétonne, les dangers sont minimums pour les élèves.*

#### 4.4. Chemin réservé aux piétons et cyclistes (et cavaliers)



Perçu souvent comme "bucolique", le chemin réservé aux piétons et cyclistes (et cavaliers) est associé à l'image des anciennes lignes de chemins de fer désaffectées, des chemins de halage ou autres itinéraires indépendants du reste du réseau de voiries. C'est, par exemple, le RAVeL en Région wallonne. Mais ce statut s'applique aussi très bien à toutes les venelles, sentiers, ruelles dans lesquels on ne désire pas voir passer de véhicules motorisés, si ce n'est les véhicules de secours et de service, par exemple.



*Un chemin réservé aux piétons et cyclistes, parallèle à une chaussée.*

### 5. Quels aménagements ?

Quels que soient le quartier, le type d'école et sa taille, des règles minimales doivent toujours être respectées lorsqu'on envisage le réaménagement des abords d'une école.

#### 5.1. Pour les piétons

- Partir du principe, a priori, que toute rue devrait être accessible en toute sécurité aux piétons (et aux personnes à mobilité réduite), soit en y calmant fortement le trafic automobile, soit en l'y interdisant, soit en y créant des trottoirs suffisamment larges pour qu'un enfant s'y sente en sécurité (parfois 1,50 mètre, ce n'est pas encore suffisant !).



*Un élargissement de trottoir à l'endroit de la traversée raccourcit le temps d'exposition au risque du piéton.*

- Les trottoirs doivent être en permanence libérés de tous les obstacles, qu'ils soient temporaires (sacs poubelles, voitures illégalement stationnées) ou fixes (boîtiers de commande de feux de signalisation, poteaux d'éclairage, horodateurs, etc.).
- Améliorer les traversées piétonnes : certains passages pour piétons doivent impérativement être sécurisés ; en effet, si les piétons ont la priorité lorsqu'ils veulent traverser sur un passage pour piétons, ils ne sont pas en sécurité pour autant si cette traversée est implantée sur une 2x2 bandes de circulation sans îlot central, par exemple ; il y a lieu d'adapter ce genre de traversée si on veut permettre aux enfants (et aux piétons en général) de circuler en toute sécurité (parfois il faudra prévoir des feux, parfois même une passerelle ou un tunnel, parfois créer un îlot au centre de la chaussée suffira...).
- À la sortie de l'école, il faut que le trottoir soit plus large encore, pour que les mamans qui attendent en groupe devant la porte



*Une barrière empêche la traversée juste à côté du passage pour piétons.*

puissent le faire en sécurité et sans perturber le passage des autres piétons.

- Il en sera de même aux arrêts des transports en commun.
- Le revêtement des trottoirs doit être au moins d'aussi bonne qualité que celui de la route, sinon le trottoir se voit très vite délaissé par les piétons qui choisissent toujours de cheminer là où c'est le plus confortable pour eux ; il faut aussi respecter ceux qui ont plus de difficultés à se déplacer (pensons aux personnes à mobilité réduite).
- Décaler le passage pour piétons par rapport à l'entrée de l'école.
- Pour empêcher que les enfants ne se précipitent sur la chaussée, il faut qu'une barrière soit placée en bordure du trottoir, face à la porte de l'école.
- L'éclairage devrait aussi être adapté, attirant l'attention sur la présence de l'école (pas d'éclairage de type autoroutier ici).
- ...

## 5.2. Pour les cyclistes

Ne pas oublier que les cyclistes ne sont pas tous du même âge et qu'ils ne maîtrisent pas tous leur vélo avec la même adresse : il y a les lièvres et les tortues. Réaliser de bons aménagements cyclables, c'est tenir compte de ces deux types de cyclistes.

Une règle de base doit toujours rester à l'esprit du concepteur : c'est essentiellement la différence de vitesse qui représente un danger pour les deux-roues. Le premier outil d'une politique d'amélioration de la cohabitation des deux-roues et des autres usagers en ville est donc de diminuer la vitesse des véhicules motorisés. Si



*Cyclistes mêlés à la circulation motorisée.*

ceux-ci pratiquent des vitesses de l'ordre de 30 km/h, il est inutile de réaliser des aménagements spécifiques pour les cyclistes : les deux modes de déplacement seront mêlés.

Par contre, dès la vitesse de 50 km/h, il faut envisager de créer des itinéraires spécifiques pour les cyclistes. Il existe une panoplie d'outils : pistes marquées sur chaussée (une largeur d'un mètre, outre les marquages, est un strict minimum), piste en site propre, SUL (sens uniques limités), chemins réservés aux cyclistes, zones piétonnes accessibles aux cyclistes...



*Une piste cyclable quand les vitesses ne permettent pas de mêler les cyclistes à la circulation motorisée.*

Ne pas oublier non plus les stationnements sûrs, d'usage simple et à l'abri des intempéries.

Nous vous invitons à vous référer aux publications spécialisées dans ce domaine (voir notamment la documentation, p.33).

## 5.3. Pour les transports en commun

Afin de diminuer le nombre de voitures aux abords des écoles et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité routière, il est indispensable de favoriser les déplacements en transports en commun. Une grande part de leur clientèle est constituée d'enfants et de jeunes se rendant à l'école.

Aménager pour les transports en commun, c'est les favoriser pour qu'ils soient performants. C'est aussi les rendre sûrs. Nous ne pouvons ici citer tous les aménagements qui leur sont favorables. Nous vous renvoyons notamment aux publications des sociétés de transports en commun.

Pensons cependant à :

- Élargir le trottoir à l'arrêt de façon à interdire physiquement le stationnement des voitures à cet endroit (le bus s'arrête alors sur la chaussée, ce qui lui permet une meilleure réinsertion dans le trafic ensuite).
- Prévoir un quai si l'arrêt du bus est plus long à cause du nombre important d'élèves à embarquer ou à débarquer.
- Prévoir des abris suffisamment grands pour accueillir un grand nombre de personnes en attente.
- Éclairer la zone d'arrêt comme point singulier.
- Prévoir les passages pour piétons de préférence à l'arrière du bus à l'arrêt (un jeune enfant traversant devant le bus n'est vu ni par le conducteur, ni par un véhicule qui dépasserait le bus arrêté).
- Prévoir l'accès aux bus aux personnes à mobilité réduite (adapter la hauteur du quai en conséquence et prévoir une rampe d'accès au quai).
- Organiser la complémentarité des modes de déplacement en prévoyant des parkings suffisants et sécurisés pour les deux-roues à proximité immédiate des arrêts.
- Avoir des horaires correspondant aux heures d'entrée et de sortie des écoles, et lisibles même par de jeunes enfants (simplicité et localisation).
- Ne pas oublier de favoriser les transports en commun aux carrefours à feux (onde verte, commande à distance...).
- Dans certains cas, envisager la bande bus à contresens.
- ...



*L'arrêt du bus en chaussée lui permet une réintégration dans le trafic plus facile et plus rapide.*

## 5.4. Pour les bus scolaires

- Empêcher physiquement le stationnement des voitures sur l'emplacement réservé au bus (par le placement de potelets amovibles par exemple).
- Prévoir les passages pour piétons de préférence à l'arrière du bus à l'arrêt (un jeune enfant traversant devant le bus n'est vu ni par le conducteur, ni par un véhicule qui dépasserait le bus arrêté).
- ...

## 5.5. Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes

- Éviter les matériaux trop glissants.
- Traiter avec le plus grand soin les mises à niveau des plaques d'égoûts et regards divers.
- Offrir des stationnements sûrs et de qualité, abrités, tant aux abords immédiats de l'école ou en son enceinte, que sur les chemins de celle-ci (ne pas oublier qu'aujourd'hui encore il est interdit aux cyclomoteurs de stationner sur la chaussée et que ce sont donc les trottoirs qui se trouvent envahis par ces engins).
- Ne pas hésiter à récupérer un ou plusieurs emplacement(s) de stationnement pour les voitures au profit des deux-roues.
- ...

## 5.6. Pour les voitures

- Supprimer le stationnement aux abords immédiats de l'école car il empêche les enfants de voir et d'être vus.
- Bien signaler les parkings.
- Prévoir un stationnement sûr et d'accès agréable pour les voitures des enseignants, pas forcément à proximité immédiate de l'école puisque c'est un stationnement de longue durée.
- Organiser, si nécessaire, l'arrêt des voitures à proximité de l'école ; ceci fonctionne relativement bien aux abords des écoles secondaires, quand le jeune est suffisamment autonome.
- ...

## 5.7. Pour les poids lourds

- Interdire leur stationnement non loin des entrées d'écoles car ils représentent un écran important pour les enfants (attention à la localisation des zones de chargement et déchargement dans les rues commerçantes).
- Faire en sorte qu'un poids lourd ne soit jamais amené à manœuvrer à proximité d'une école (attention aux angles morts de ces véhicules).
- ...



*Des potelets empêchent le stationnement trop près du passage pour piétons.*



# 3 L'éducation et la sensibilisation

## 1. L'éducation

### 1.1. L'éducation des enfants

Les activités pratiques (dans la cour de récréation et en situation réelle) prennent une place importante dans l'apprentissage de la rue : activités orientées de psychomotricité, promenades en rue, exercices à vélo en milieu protégé, sorties en rue à vélo avec un accompagnement spécial.

De manière générale, il est important que l'éducation à la circulation soit axée sur le point de vue de l'enfant : ce sont ses expériences, son comportement concret dans son environnement habituel qui constitueront le meilleur point de départ. Cela signifie concrètement à l'école primaire qu'il faut commencer par travailler sur la base des situations que l'enfant rencontre dans son quartier ou dans le quartier de son école.

Pour ce qui touche les aspects affectifs et sociaux, les cours d'éducation à la circulation comportent inévitablement un aspect d'éveil à la citoyenneté puisqu'une circulation sûre et



*L'éducation à la circulation doit comporter un important volet pratique.*

agréable implique le respect d'un certain nombre de règles et la coopération entre les divers usagers. L'éveil à la citoyenneté est également présent dans le fait que l'éducation à la circulation :

- englobe une réflexion sur l'utilisation des différents modes de transport
- permet à l'enfant de poser un regard critique sur le trafic
- donne la possibilité à l'enfant de poser de véritables choix de modes de déplacement.

Les parents sont les premiers éducateurs de leur enfant. C'est pourquoi il est toujours intéressant de travailler en partenariat avec les familles. Cette manière de procéder permet aux parents de prendre en charge des apprentissages que l'enseignant peut plus difficilement assumer seul (exemple : exercices de traversée en situation réelle dans une rue où le trafic est dense).

L'IBSR propose un large éventail de documents pédagogiques à l'attention des enseignants qui souhaitent sensibiliser et éduquer à la mobilité les enfants<sup>1</sup>.

### 1.2. L'éducation des adolescents

Un jeune ne change pas de personnalité lorsqu'il enfourche son vélo ou son cyclomoteur. Ses attitudes face au risque et à la prévention se retrouvent dans d'autres domaines que la circulation. Il est donc intéressant de développer des projets qui renforcent de manière générale les attitudes positives face à la sécurité, la convivialité et la qualité de la vie et qui renforcent l'estime de soi et le respect des autres.

En éducation routière, comme pour d'autres thèmes de prévention, ce sont les expériences des jeunes, leurs représentations, leurs comportements concrets qui doivent servir de

<sup>1</sup> Voir le catalogue de l'IBSR.



point de départ à toute action de sensibilisation et d'éducation.

Selon le principe de globalité, cette éducation à la sécurité routière doit atteindre à la fois la sphère des connaissances, celle des aptitudes et enfin, celle de l'affectif et du social.

Chez les adolescents, cette troisième sphère mérite une attention particulière : accepter de se conformer aux règles de prudence et du code de la route, trouver socialement acceptable d'adopter un comportement prudent et anticipatif, avoir un esprit positif dans la circulation, vis-à-vis de sa propre sécurité et de celle des autres... autant d'éléments qui doivent être traités dans les programmes et actions de sensibilisation à destination des adolescents.

Une façon de revaloriser l'ensemble des règles de circulation est de les présenter comme un code qui permet aux usagers de communiquer dans la circulation, d'être prévisibles pour les autres et de pouvoir prévoir ce que vont faire les autres ; ceci dans l'intérêt de tous.

L'éducation routière devient de la sorte un véritable cours de citoyenneté où le jeune est invité à réfléchir à ses propres comportements et à ceux des autres, à poser un regard critique sur la circulation actuelle, à mettre en oeuvre des solutions individuelles et collectives d'amélioration dans tous les domaines précités. Dans cette optique, l'éducation routière s'ouvre bien évidemment aux problèmes de mobilité (choix des modes de transport notamment).



*Les projets d'éducation routière pour les adolescents doivent renforcer les attitudes positives par rapport à la sécurité, la convivialité et la qualité de la vie.*

L'IBSR propose un large éventail de documents pédagogiques à l'attention des enseignants qui souhaitent sensibiliser et éduquer à la mobilité les adolescents. En collaboration avec l'association "Clefs pour la jeunesse", il propose également aux enseignants du secondaire un programme de formation axé sur la prévention des accidents de la route<sup>1</sup>.

## 2. La sensibilisation et l'information des parents, enseignants, riverains, conducteurs

De manière générale, tout aménagement routier qui vise à une plus grande sécurité doit paraître justifié aux yeux du plus grand nombre possible d'utilisateurs. Dans le cas des aménagements aux abords des écoles, ces utilisateurs sont multiples et leurs intérêts parfois divergents.

Il est donc indispensable d'informer tous ces groupes du pourquoi des aménagements réalisés. Les aménagements pourront alors être perçus plus positivement par des usagers qui n'y voyaient d'abord qu'une source d'ennuis. L'idéal est de procéder à une concertation des différents acteurs afin d'élaborer avec leur collaboration un plan d'action visant à augmenter la sécurité aux abords des écoles.

Les méthodes possibles de communication sont multiples. Citons, entre autres, des messages dans le journal de classe des élèves, des articles dans le journal de l'école, un dépliant réalisé par les élèves et distribué aux parents, enseignants et habitants du quartier, des affichettes réalisées par les élèves et apposées dans les commerces et les services administratifs du quartier, des "petits mots" déposés sur le pare-brise des voitures mal stationnées ou donnés à leurs conducteurs et/ou petits mots (dessins) pour remercier les conducteurs en stationnement correct...

Pour toute action de sensibilisation, des brochures et des dépliants à l'attention des parents et des conducteurs sont également disponibles à l'IBSR<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Voir le catalogue de l'IBSR.

Des abords d'écoles sûrs impliquent sans aucun doute une présence policière effective, Celle-ci revêt avant tout un caractère préventif. En effet, les automobilistes seront moins enclins à se garer sur le trottoir, en double file ou sur un arrêt de bus s'il y a des policiers dans les environs. Leur présence a également une importante fonction de signal vis-à-vis des parents : "Nous pensons à la sécurité de vos enfants".

Dans de nombreuses communes, la sécurité des itinéraires scolaires est menacée par le trafic automobile qui emprunte toute une série de routes alternatives afin d'arriver le plus rapidement possible à destination en évitant au maximum les files du matin et du soir. Il est conseillé d'analyser ce problème à l'échelon local et d'examiner de quelle façon on peut y remédier.

Outre une présence policière manifeste aux abords des écoles, il est également important de veiller au respect des règles de circulation. Des contrôles portant, notamment, sur la vitesse, le respect des règles relatives à l'arrêt et au stationnement, le port de la ceinture, la priorité des piétons sur les passages non protégés,

l'utilisation de l'éclairage vélo sont indispensables pour assurer la sécurité à proximité des écoles ainsi que les déplacements sur le chemin de l'école.

Dans la plupart des communes, des opérations de contrôle ont surtout lieu à la rentrée des classes. De telles initiatives ont évidemment leur utilité. Cependant, ces actions ponctuelles ne suffisent pas à induire un changement durable de comportement. Il faut, pour ce faire, que ces opérations de contrôles aient lieu tout au long de l'année scolaire. En effet, à côté du risque objectif de se faire prendre, le risque subjectif joue un rôle primordial. Cela sous-entend qu'il faut donner l'impression que les usagers peuvent être contrôlés n'importe où et à n'importe quel moment. Cette impression subjective ne peut être créée que si des contrôles ont effectivement lieu. Imprévisibilité, visibilité et continuité constituent des éléments-clés en la matière.

Pour réaliser ces contrôles, on peut avoir recours aux radars et aux caméras automatiques. L'installation de ces dispositifs nécessite la mise en œuvre d'une procédure relativement complexe et d'une certaine durée (concertation entre les pouvoirs judiciaires, les services de police et les administrations concernées, établissement d'une convention et d'un protocole...) qui pourrait être perçue comme un frein.

C'est pourquoi, dans la pratique, l'installation de ces appareils n'est aujourd'hui souvent réalisée que sur les routes régionales.

Pour ces raisons, les contrôles sur les différents points cités plus haut, seront assurés par les services de police et plus particulièrement par la police locale.

La présence physique de policiers connaissant les lieux et donc les problèmes qui s'y posent, permet parfois d'établir plus facilement un lien entre les forces de l'ordre, les écoliers, les



*Le stationnement doit faire l'objet de contrôles réguliers aux abords des écoles.*

parents et le cadre enseignant. Cette présence constitue également un vecteur non négligeable de sensibilisation à la sécurité routière. La réforme des polices et l'obligation faite aux zones d'élaborer un plan zonal de sécurité sera l'occasion de faire un état des lieux de la situation aux abords des écoles, de repérer les points noirs et de développer une véritable planification des contrôles de façon à appréhender la sécurisation des abords d'écoles d'une façon globale sur l'ensemble du territoire de la zone.

Il faut aussi intégrer, projet par projet, un volet de communication sur les contrôles. En effet, le but poursuivi par ces opérations de

contrôles est la diminution des accidents aux abords et sur le trajet de l'école. Dans cette optique, il est donc préférable d'avertir les usagers de l'existence de ces contrôles, de les informer des raisons qui ont motivé ces opérations et des résultats enregistrés à l'issue de la période de contrôle.

En développant une communication ciblée sur les contrôles, on augmente le risque subjectif d'être pris, on obtient plus facilement l'adhésion des usagers aux prescrits du code de la route et, par voie de conséquence, une meilleure sécurité routière.

La communication sur les contrôles peut être diffusée, par exemple, via les médias locaux, les écoles, les administrations communales...



Quel que soit l'aménagement choisi, il faut, après quelque temps suivant sa réalisation, l'évaluer.

L'évaluation portera sur la gestion des déplacements, la délimitation de la zone "abords d'écoles" et l'aménagement des abords de l'école ou des écoles. Pour permettre une évaluation, des mesures auront dû être effectuées avant la mise en œuvre des nouveaux modes d'action. Les principaux indicateurs relatifs à la sécurité objective sont les accidents/incidents, la vitesse pratiquée par les véhicules motorisés, le nombre d'infractions constatées. L'évaluation doit également tenir compte de la sécurité subjective (sentiment de sécurité ou d'insécurité).

Cette évaluation est extrêmement importante car elle permet de tirer des enseignements du parti choisi et des effets obtenus sur les différents usages des lieux. Ainsi, on peut observer tant les points positifs que les points négatifs. Éventuellement, on pourra ensuite adapter certaines choses : compléter, modifier quelque peu... Au pire, on pourra aussi ne pas recommencer les mêmes erreurs, ce qui est toujours très négatif : cela coûte cher, c'est critiqué et critiquable, cela prolonge la durée des travaux et les nuisances pour les riverains et les usagers, cela prolonge la période de risques liés aux travaux...

En 1997, la Région wallonne a chargé l'IBSR d'évaluer 50 aménagements d'abords d'écoles qu'elle avait subsidiés dans le courant de l'année précédente. Cette évaluation comportait deux volets.

D'une part, une évaluation subjective a été réalisée sur la base de l'envoi de questionnaires aux services techniques des communes, aux polices communales, aux directions d'écoles concernées par les aménagements réalisés,

aux parents d'élèves et aux élèves eux-mêmes. D'autre part, une évaluation sécuritaire et technique a été réalisée avec la collaboration des Services techniques provinciaux, de la Direction générale des pouvoirs locaux et du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Cette évaluation a permis ensuite de définir une méthode d'approche des problèmes d'insécurité routière aux abords des écoles<sup>1</sup>.

## Quand se fait l'évaluation ?

Elle ne doit pas avoir lieu trop rapidement car il faut laisser aux gens le temps de s'adapter à leur nouveau cadre de vie ou de déplacement.

Si on évalue dans les mois qui suivent immédiatement la fin des travaux, on va constater que :

- les mécontents vont critiquer pour critiquer, souvent simplement parce qu'on perturbe leurs habitudes ;
- les riverains auront encore en tête tous les points négatifs liés à la période des travaux eux-mêmes : poussières, boues, bruit, vibrations, stationnement difficile, accès aux maisons parfois périlleux...
- les gens de passage se souviennent encore de tous les détours auxquels ils ont été astreints...

De plus, les "mauvaises habitudes" n'auront pas encore eu le temps de s'installer.

Après quelques mois (six mois, un an) les mauvais souvenirs se sont estompés ; le jugement ne porte plus que sur la situation telle qu'elle est maintenant, après les travaux. Les malfaçons éventuelles commencent à apparaître : on est dans la période de garantie des travaux et il est encore relativement facile d'y remédier.

<sup>1</sup> *Sécurité routière aux abords des écoles. Évaluation d'aménagements réalisés sur voiries communales en région wallonne. Méthodologie de conception*, références p.33.



*Le bon moment pour l'évaluation  
d'un aménagement routier :  
1 an environ après sa réalisation.*

Encore un peu plus tard, (après un an), quatre saisons sont passées sur l'aménagement, de

nombreux usagers aussi ; des mauvaises habitudes se sont éventuellement réinstallées. Il est bon, à ce moment, d'évaluer, avec honnêteté, sans crainte de la critique puisqu'elle se veut constructive.

Tous les points de vue sont intéressants : ceux des élèves et de leurs parents, ceux des enseignants et du personnel de service, ceux des techniciens et policiers communaux, ceux des riverains...

Une mise en commun des informations recueillies se fera au sein de l'administration, en présence, idéalement, des instances politiques, tant pour les tenir informées que pour pouvoir réorienter éventuellement les budgets et les objectifs.



# Annexe 1

## La nouvelle réglementation relative au 30 km/h aux abords des écoles

### Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

Modifications introduites par l'arrêté royal du 14 mai 2002, publié au Moniteur Belge le 31 mai 2002.

Date d'entrée en vigueur : 31 mai 2002

L'article 2 relatif aux définitions est complété par la disposition suivante :

- "2.37 Le terme "Abords d'école" désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.  
Le signal A23 est associé au signal F4a.



### L'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure est complété par un article 6bis rédigé comme suit :

- "6 bis. – Dans les zones 30 délimitant les abords d'écoles tels que définis à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière, les dispositions du présent arrêté ne sont pas d'application."

### Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

Modifications introduites par l'arrêté ministériel du 14 mai 2002, publié au Moniteur Belge le 31 mai 2002.

Date d'entrée en vigueur : 31 mai 2002

L'article 6.5 relatif à la signalisation à message variable est modifié comme suit :

- 1. Le deuxième alinéa de l'article 6.5.2. est remplacé par : "Sauf pour ce qui concerne la signalisation des abords d'écoles telle que prévue à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière, cette signalisation ne peut être implantée sur des autres voies publiques qu'à titre exceptionnel, compte tenu de l'intensité et de la nature du trafic."
- 2. Le troisième alinéa de l'article 6.5.3. est remplacé par : "Il ne peut être fait usage d'une signalisation à validité zonale, sauf pour la signalisation des abords d'écoles telle que prévue à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière pour les signaux F4a et F4b."

Dans ce cas :

- la signalisation n'est pas répétée après chaque carrefour ;
- la fin de la réglementation est placée à la fin de la zone."

L'article 9.9. voit son alinéa 1°,b) complété :

- "Signal C43. A partir du signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée. 1°Ce signal ne peut être utilisé aux endroits où :  
a | la disposition particulière des lieux impose manifestement une réduction de la vitesse ;  
b | il peut être fait usage d'un signal de danger sauf pour ce qui concerne le signal de danger A23 lorsqu'il est associé avec un signal F4a, éventuellement à message variable, conformément à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière.

Si la limitation est indiquée par une signalisation à message variable, elle ne peut apparaître que pendant les périodes d'arrivée et de départ des enfants à l'école.

Il ne peut être placé conjointement au signal A23 :

- lorsque la vitesse est déjà limitée à 30 km à l'heure au moins ;
- lorsque la vitesse maximale autorisée est égale ou supérieure à 70 km à l'heure."

## Annexe 2

### Circulaire ministérielle relative à l'application de la vitesse maximale de 30 km/h aux abords des écoles

*La Ministre de la Mobilité et des Transports,*

Dans les actions déterminées que mène le gouvernement pour accroître la sécurité routière, celles relatives aux usagers de la route les plus vulnérables occupent une place privilégiée.

La présente circulaire ne s'attache au demeurant qu'à un volet d'une action plus vaste qui vise à protéger les usagers vulnérables.

La mesure mise en oeuvre par les modifications de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions de placement de la signalisation routière vise à permettre d'instaurer des zones à limitation de vitesse à 30 km/heure maximum aux abords des écoles soit à titre permanent soit de manière ponctuelle en recourant à une signalisation à message variable.

Subsidiairement, l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure a été adapté.

Il s'agit en l'occurrence d'un outil complémentaire à l'arsenal des mesures déjà à disposition des gestionnaires de voirie.

La vitesse inadaptée est un des facteurs déterminants tant dans la survenance des accidents que dans leur gravité. Il n'en va pas autrement sur les chemins qui mènent aux écoles et aux abords de celles-ci où, à certains moments, de grandes concentrations de jeunes usagers de la route sont directement confrontées avec la circulation automobile qui tient encore trop peu compte de ces usagers jeunes et souvent inexpérimentés.

C'est pourquoi il est essentiel d'aborder ce problème de manière structurelle.

Si les gestionnaires de voirie ont déjà été particulièrement actifs et ont pris des mesures d'infrastructure et de circulation afin d'améliorer

la sécurité aux abords de nombreuses écoles, dans certains cas, les marges qui peuvent être développées compte tenu d'un ensemble de conditions annexes (difficultés d'aménagement eu égard à la fonction de la voirie, coût de l'opération, dispersion des problèmes, etc.) sont plutôt ténues.

Mais l'enjeu est d'importance, surtout dans les situations complexes où les moyens "physiques" d'intervention sont difficiles à mettre en oeuvre. Il s'agit surtout d'endroits où tant l'insécurité objective que subjective sont les plus grandes.

L'exemple type de tels abords d'écoles se situe le long de voies de liaison supportant une circulation importante tout en permettant des vitesses élevées.

Dans d'autres cas, nous le verrons plus loin, les conditions sont pratiquement déjà rencontrées pour créer une zone 30.

La réglementation permet désormais :

#### a | L'usage de signaux F4a de manière permanente :

les signaux A23 y sont ajoutés pour indiquer une zone aux abords d'écoles, où les conditions prévues par l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure, ne sont pas d'application.

Dans ce contexte, il est recommandé de prendre des mesures d'aménagement et/ou d'organisation de la circulation dans la rue ou la zone concernées.

Chaque cas devra donc être examiné séparément. Comme il s'agit d'une signalisation permanente, elle est surtout indiquée aux abords des écoles où la circulation est de type essentiellement local.

#### b | L'usage de signaux F4a à message variable :

les signaux A23 sont placés de manière additionnelle.

Dans ce cas, cependant, la signalisation ne pourra être mise en oeuvre, s'agissant de la limite maximale de la vitesse, que pendant les périodes d'entrées ou de sorties des écoles.

Reste bien évidemment l'application de la mesure et surtout d'en assurer sa crédibilité.

Le fait que l'on ait prévu une signalisation permanente ou à message variable n'est nullement fortuit.

Une signalisation permanente aura sa place dans un contexte où 30km/h est considéré comme une vitesse normale, également en dehors des heures d'école ; il s'agit donc de zones où la fonction de séjour est prépondérante et où la densité de la circulation scolaire est un phénomène limité dans le temps.

Par contre, une signalisation à message variable aura sa place à des endroits où les conditions de circulation justifient une limitation de vitesse à 30km/h aux seuls moments d'entrées et de sorties de l'école et où les adaptations d'infrastructure ou d'organisation du trafic se limitent le plus souvent à la protection des usagers vulnérables.

La zone à délimiter au moyen de la signalisation est à examiner au cas par cas.

Elle ne peut être outrancièrement étendue sans que l'influence du trafic scolaire ne soit visible sur la circulation, sous peine de perdre toute crédibilité.

Elle sera dès lors limitée à la rue ou aux rues situées aux abords directs de l'école ou encore dans la zone critique comportant une concentration de trajets d'élèves.

Il se peut que les problèmes de sécurité ne se posent pas à l'entrée même de l'établissement mais à proximité de celui-ci aux traversées d'un carrefour complexe par exemple.

Si l'on exclut les cas où le statut d'une zone 30 classique est justifié par la réalisation d'un aménagement spécifique et par des mesures relatives à la circulation, la zone où l'on instaurera la mesure ne devrait pas dépasser 100 à 150 m autour de l'école en cause.

Il ne s'agit pas non plus d'une mesure dont l'application est linéaire. Les problèmes de vitesse doivent être manifestes et dûment répertoriés afin de pouvoir prendre les mesures adéquates.

C'est donc à un véritable inventaire des points critiques et problèmes qu'il faut procéder préalablement. Cet inventaire doit se faire avec la participation du plus grand nombre possible d'intéressés.

Par ailleurs, d'autres mesures d'accompagnement doivent éventuellement être prises.

En matière d'infrastructure et de mesures de circulation, outre les mesures visant à ralentir les vitesses, c'est à un examen exhaustif qu'il faut procéder : qualité du cheminement des

piétons, traversées, aménagements pour les cyclistes, arrêts des services réguliers ou spécialisés (ramassage scolaire) de transport en commun, gestion de l'arrêt et du stationnement, choix des entrées et sorties des élèves (protection éventuelle de celles-ci), etc...

La surveillance à caractère préventif et le contrôle des mesures prises par les services de police est bien évidemment indispensable mais les pouvoirs organisateurs peuvent aussi opter pour des mesures d'encadrement complémentaire et, en l'occurrence, ce sont les surveillants habilités qui sont visés.

En outre, au sein de l'école elle-même, une éducation, une information et une sensibilisation soutenues doivent être entreprises. Elles viseront non seulement les enfants eux-mêmes et le corps enseignant mais aussi les parents dont le rôle est essentiel et qui ont une importante fonction d'exemple.

Un contrôle périodique, réprimant les comportements transgressifs, sera souvent nécessaire. Ce contrôle concernera autant les infractions relatives à la vitesse que d'autres infractions qui compromettent la sécurité des usagers vulnérables.

Enfin, l'ensemble des mesures doit faire l'objet d'une évaluation après un certain temps. Une analyse critique permettra de mettre à jour les manquements et les points faibles et d'y pallier.

Cette évaluation peut être menée par l'un ou l'autre intervenant mais idéalement elle devrait avoir lieu au cours de concertations entre les partenaires [autorité, direction de l'école, corps enseignant (la relation des problèmes et des incidents relatés par les enfants est extrêmement instructive), représentants des parents et riverains].

Si la présente circulaire a pour objet premier de présenter un outil complémentaire à destination principalement des gestionnaires de voirie - il est indispensable qu'il s'inscrive dans une approche globale de la problématique de la sécurité aux abords des écoles. Il paraît évident que tous les intéressés peuvent et doivent y apporter leur contribution.

Il va de soi que cet outil est soumis à réglementation complémentaire et à approbation de l'autorité de tutelle.

*La Ministre de la Mobilité et des Transports,*

**Isabelle DURANT**



## Documentation<sup>1</sup>

- **De l'éclairage public à la mise en lumière. Code de bonne pratique. Pour une amélioration nocturne de la sécurité et de la convivialité en Wallonie**, Ministère de la Région wallonne, Direction générale des Pouvoirs locaux, Jambes, 2001.
- **Coup d'œil sur les voiries wallonnes**, IBSR, Bruxelles, 2001.
- **Op 1 Lijn. Het mobiliteitshandboek, Themaband openbaar vervoer**, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn, Diegem, 2000.
- **Guide du ramassage scolaire à vélo**, Pro Vélo, Bruxelles, 2000.
- **Politique criminelle en matière de vitesse, manuel pour l'élaboration d'un plan de surveillance et de poursuites**, IBSR, Bruxelles, 1999.
- **Traversées piétonnes, recommandations pour une infrastructure favorable aux piétons\***, IBSR, Bruxelles, 1999.
- **Passages pour piétons non protégés par des signaux lumineux de circulation, recommandations pour les gestionnaires de voiries\***, IBSR, Bruxelles, 1998.
- **Le guide du stationnement pour vélos**, Secrétariat permanent à la Politique de Prévention, Bruxelles, 1998.
- **Zones 30, une nouvelle approche\***, IBSR, Bruxelles, 1998.
- **Sécurité routière aux abords des écoles sur les voiries régionales en Région de Bruxelles-Capitale, rapports de la phase 1, rapport de la phase 2**, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1998.
- **Schoolroutes en schoolomgevingen**, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Wegen en verkeer, afdeling Verkeerskunde, Bruxelles, 1998.
- **Le plan communal de mobilité**, IBSR, Bruxelles, 1997.
- **Sécurité routière aux abords des écoles. Évaluation d'aménagements réalisés sur voiries communales en Région wallonne. Méthodologie de conception**. IBSR – Ministère de la Région wallonne (DGPL), Bruxelles, 1997.
- **De lijn-reis begint bij een eerste halte**, Voetgangersbeweging, Leuven, 1997.
- **Les dossiers de pondération, n°28, zone scolaire**, Ligue contre la violence routière, Paris, 1996.
- **Aménagements cyclables, recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes\***, IBSR, Bruxelles, 1996.
- **Manuel des aménagements d'espaces publics bruxellois**, Région de Bruxelles-Capitale, Archives d'Architecture Moderne, Marie Demanet et Jean-Pierre Majot, Editions Iris, Bruxelles, 1995.
- **Plus sûr, plus mobile...vers l'école**, IBSR, Bruxelles, 1995.
- **L'exploitation des données d'accidents dans la politique communale de sécurité\***, IBSR, Bruxelles, 1994.
- **Politique communale de sécurité routière\***, IBSR, Bruxelles, 1993.
- **Agir ensemble. Sécurité routière sur le chemin de l'école. Guide à l'intention des parents**, Association Transports et Environnement, Genève, 1992.
- **Anders naar school, een werkboek over voermiddelen en routes van en naar school**, Langzaam verkeer, Leuven, sans date.

On peut trouver dans le catalogue de l'IBSR toute une série d'outils pédagogiques à l'attention des enseignants et des parents sur les thèmes des jeunes piétons, cyclistes et cyclo-motoristes. Ce catalogue peut être obtenu gratuitement sur simple demande (02/244 15 11) ou consulté sur le site de l'IBSR ([www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)).

<sup>1</sup> Les ouvrages dont le titre est suivi d'un\* sont disponibles soit gratuitement, soit à la vente à l'IBSR. Les autres sont disponibles en prêt auprès du service documentation de l'IBSR.

## Adresses utiles

### Ministère des Communications et de l'infrastructure

Direction DI, Résidence Palace, rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles.

☎ 02 287 31 11

📠 02 287 44 00

Internet [www.vici.fgov.be](http://www.vici.fgov.be)

### IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière)

chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles.

☎ 02 244 15 11

📠 02 216 43 42

@ [info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be)

Internet [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

### Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED), CCN, rue du Progrès 80, bte1, 1030 Bruxelles.

☎ 02 204 21 28

📠 02 204 15 03

### Ministère de la Région wallonne

Direction générale des Pouvoirs locaux (DGPL), rue Van Opré 95, 5100 Namur.

☎ 081 32 37 62

📠 081 32 37 62

@ [dgpl@mrw.wallonie.be](mailto:dgpl@mrw.wallonie.be)

### Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET)

Direction Générale des autoroutes et des routes, Boulevard du Nord 8, 5000 Namur.

☎ 081 77 26 28

📠 081 77 36 66

Internet [met.wallonie.be](http://met.wallonie.be)

### Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN), Administratie Wegen en Verkeer (AWV) Graaf de Ferrarisgebouw, avenue Albert II, 20, bte 4, 1000 Bruxelles.

☎ 02 553 78 01

📠 02 553 78 05

@ [verkeerskunde@lin.vlaanderen.be](mailto:verkeerskunde@lin.vlaanderen.be)

Internet [www.lin.vlaanderen.be](http://www.lin.vlaanderen.be)

### Commission permanente de la police locale

rue de la Loi 24, 1000 Bruxelles.

☎ 02 506 47 85

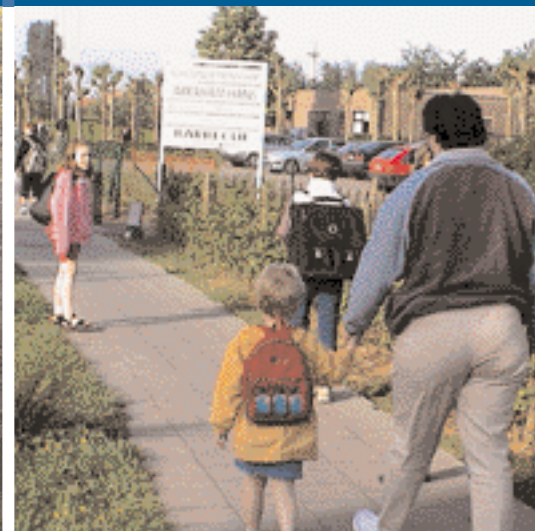
📠 02 506 47 82

@ [info@police.be](mailto:info@police.be)

Internet [www.police.be](http://www.police.be)



*30 km/h est une vitesse conviviale, respectueuse des usagers dits "faibles", notamment les enfants, parce qu'elle diminue beaucoup le risque qu'un accident se produise. Mais si l'accident avec un véhicule motorisé survient tout de même, la vitesse de 30 km/h leur laisse une chance de survie. C'est pourquoi, la notion de zone "abords d'école", où le 30 km/h est de mise, a été introduite dans le code de la route.*



*Réalisée à la demande de la Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports, cette publication présente la nouvelle législation relative aux "zones 30 aux abords des écoles". Elle propose également un aperçu global et systématique de la problématique de la sécurité routière aux abords des écoles et sur les itinéraires scolaires. La majeure partie de la brochure est consacrée à la gestion des déplacements et des vitesses et aux aménagements routiers. L'éducation, la sensibilisation, les contrôles et l'évaluation sont, quant à eux, traités plus brièvement.*