

Zone 30 : la sécurité près des écoles

SÉCURITÉ ROUTIÈRE L'IBSR insiste pour un meilleur contrôle des vitesses

- Les zones 30 autour des écoles se révèlent efficaces.
- Mais 9 conducteurs sur 10 ne respectent pas la limite de vitesse.
- Au-delà de la zone, le danger est plus présent.

Les zones 30 aux abords des écoles ont dix ans. Et le bilan est mitigé. Selon une étude de l'Institut belge de la Sécurité routière portant sur 2.300 accidents survenus près d'écoles primaires du pays, elles se montrent efficaces dans la réduction des accidents près des établissements scolaires. On y compte seulement 5 % des accidents corporels impliquant des

jeunes enfants de 3 à 11 ans. Quinze ont été mortels. En revanche, dès qu'on s'en éloigne, le tableau est moins rose : près de 75 % des enfants accidentés entre 2010 et 2012 l'ont été dans une zone comprise entre la zone 30 et 300 mètres autour de l'école. Par ailleurs, indiquent les statistiques, 91 % des conducteurs ne respectent pas la limite de vitesse en zone 30 aux abords d'écoles.

Les automobilistes resteraient donc peu vigilants une fois sortis de la zone 30, malgré le fait que la proximité d'une école implique la présence d'un plus grand nombre d'enfants dans leur environnement. Les chiffres de l'IBSR montrent ainsi que « *parmi les enfants piétons impliqués dans un accident, 39 % étaient sur un passage au moment de l'accident. Quant aux cyclistes, 28 % roulaient sur une piste cyclable au moment de l'accident* ».

« Des mesures doivent être prises pour améliorer la sécurité » JACQUELINE GALANT,

MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Le mercredi est le jour le plus dangereux pour les trajets vers l'école, note encore l'étude de l'IBSR, tant en zone 30 qu'en dehors. En quittant l'école à midi, cela « *engendre vraisemblablement une densité de trafic et des interactions inhabituelles pour les autres usagers à cette heure* ».

Pour l'IBSR, il faudrait donc envisager à certains endroits d'étendre les zones 30 de quelques dizaines, voire centaines de mètres « *en y englobant un carrefour dangereux* ». Le rapport recommande par ailleurs d'installer, dans un périmètre de 300 mètres autour des écoles, un système d'affichage permettant d'alerter les usagers sur la pré-

sence d'enfants, aux heures d'entrée et de sortie d'école.

L'Institut qui insiste sur un aménagement adéquat de la voirie dans les zones 30, notamment en prévoyant la sécurisation des passages aux abords des écoles (feux, dispositifs surélevés, rétrécissement, etc.), espère également la généralisation dans les nouvelles automobiles du « *pedestrian warning system* », un système d'avertisseur de collision avec un usager faible. Ce système, dit l'IBSR « *est particulièrement efficace à faible vitesse* ». Il l'est d'autant plus lorsqu'il est couplé à un dispositif de freinage automatique.

Reste que la question du respect de la vitesse autorisée reste centrale. Selon Karin Genoe, administratrice déléguée de l'IBSR, il faut aussi renforcer les contrôles de vitesse autour des

écoles, dans les zones 30 et à proximité immédiate. La ministre de la Mobilité Jacqueline Galant (MR) ne suit pas (encore ?) formellement ces recommandations, mais elle indique que « *des mesures doivent être prises pour améliorer la sécurité* » dans un périmètre au-delà des zones 30 en abords d'écoles.

Entre 2010 et 2012, 7.048 enfants âgés de 3 à 11 ans ont été impliqués dans un accident corporel en Belgique. En 2014, les policiers locaux ont flashé 92.076 conducteurs qui avaient dépassé la limite de 30 km/h en zone 30. Le risque de décès d'un piéton heurté par une voiture à 30 km/h est de 1 et 3 % ; il est de 10 % quand la voiture roule à 50 km/h. ■

MICHEL DE MUELENAERE