

4

SAMEDI 29 AOÛT 2015

L'INFO

«10 ans de zone 30 km/h, mais 4 enfants sur 10 parmi les accidentés le sont sur le chemin de l'école.»
Karin GENOE

5 % des élèves accidentés le sont aux abords immédiats de leur établissement scolaire.

Une étude de l'IBSR autour de la sécurité sur le trajet de l'école



2551 écoliers accidentés entre 2010 et 2012

CYCLISTES

21 %

dont 22 % entre 30 m et 300 m de l'école

CYCLISTES

28 %

roulaient sur une piste cyclable !

PIÉTONS

33 %

des victimes dont 24 % à plus de 300 m de l'école

PASSAGERS

46 %

des victimes étaient passagères de voiture

Entre 2010 et 2012, 2 291 accidents impliquant 2 551 enfants sur le chemin de l'école ont été à la base de l'étude de l'IBSR. Constat.

• **Dominique WAUTHY**

Dix années d'existence de zone 30 n'ont pas suffi à écarter les accidents et les risques sur le trajet de l'école. Le chiffre de 2 551 enfants de 3 à 11 ans impliqués entre 2010 et 2012 dans un accident corporel sur le chemin de l'école, concerne aussi les enfants passagers de voiture.

Quatre élèves sur dix touchés par un accident le sont toujours lors de leur déplacement vers l'établissement scolaire ou au départ de celui-ci. On se rend compte qu'ils arrivent aussi souvent à d'autres moments de la journée que tôt le matin ou fin d'après-midi. Et c'est en Brabant

wallon que l'on dénombre le plus grand nombre d'enfants impliqués.

Entre 2010 et 2012 toujours, 15 enfants ont été mortellement touchés sur le chemin des classes ; soit 40 % de l'ensemble des enfants tués en Belgique dans un accident de la route durant la même période. L'étude montre aussi que seulement 5 % seulement des enfants impliqués dans un accident corporel sur le trajet le sont dans la zone 30.

91 % des chauffeurs ne respectent pas la zone 30 km/h

«Le problème se situe au-delà de la zone 30 ; plus de 3 cas sur 4 montrent que les jeunes victimes se trouvaient dans une zone comprise entre la zone 30 et 300 m autour des écoles», détaille Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité et présidente de l'IBSR. Néanmoins, il ressort des études de vitesse de l'IBSR que 91 % des conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse en zone 30.

Le mercredi est le jour le plus dangereux pour ces trajets journa-

liers. La densité du trafic à midi explique sans doute cela ; de plus, il est possible que d'autres personnes que les parents viennent chercher les enfants à ce moment charnière de la semaine. L'accroissement de l'autonomie des jeunes élèves fait que l'âge moyen des victimes impliquées est de 7,5 ans. Au total, moins de 1,4 % des écoles primaires ont enregistré un accident dans leur zone 30.

L'IBSR souhaite une extension de quelques dizaines, voire centaines de mètres, des zones 30 pour garantir une sécurité optimale.

Avec également la mise en place d'un affichage via des panneaux à message variable. Et puis il y a lieu aussi de modifier les aménagements actuels dans bon nombre de zones où les accidents s'accumulent... Pour améliorer la cohabitation des différents usagers.

« Depuis des années on informe les parents via des brochures. Sur notre site, nous mettons aussi à disposition du matériel pédagogique pour les enseignants », conclut Karin Genoe, administratrice déléguée de l'IBSR.

> www.ibsr.be

INTERVIEW

• Guy DETHIER

Membre du pouvoir organisateur de l'école Notre-Dame de Loverval, il se bat depuis 30 ans pour améliorer la sécurité de la chaussée de Philippeville

Vous avez vous-même connu l'angoisse familiale avec l'accident de votre petite-fille étudiante, renversée sur un passage protégé en face du parc de son école ?

Ce sont des moments très pénibles, on est prévenu du drame et on ne sait pas dans quel état on va retrouver son enfant à l'hôpital. Dans ce cas précis, le fait qu'une amie qui l'accompagnait ait tiré ma petite-fille par la capuche de son sweat-shirt a quelque peu amoindri le choc. De plus l'automobiliste qui déboîtait de sa bande n'avait pas encore pris trop de vitesse. Elle s'en tire avec des séquelles certes, mais d'autres jeunes ont eu moins de chance, malheureusement. Je cite le cas d'une jeune fille de notre école,

aujourd'hui condamnée à se déplacer en voiturette. Un motard a un jour été flashé ici en face à plus de 200 km/h !

Qu'avez-vous mis en place ?

Comme cet accident était le second en 6 mois de temps en 2009, on a demandé au tribunal une expertise pour améliorer l'infrastructure. Durant son travail, l'IBSR a lui-même constaté que le feu rouge était quelquefois brûlé par des usagers motorisés. Les interventions de l'IBSR ont finalement permis d'apporter des modifications qui améliorent la sécurité aux abords de l'école.

Quelles sont-elles ?

Mes premiers courriers aux administrations responsables datent de 1985 déjà. On est passé, il y a un

certain temps déjà, de 70 à 50 km/h, même si cela ne change pas vraiment grand-chose. Un marquage rouge a été récemment posé au sol pour prévenir les automobilistes des abords d'une école. L'îlot central a en même temps été sécurisé par une chicane, car il y a aussi lieu de tempérer les adolescents pas toujours disciplinés. Enfin, on nous a promis la pose de radars fixes dans les deux sens. Les réunions avec le SPW ont porté ; on a été écouté.

Cela a été simple à obtenir ?

Que non. À l'époque, le MET avait surtout la fluidité du trafic à assurer ; le fait que notre établissement scolaire se situait dans un parc à front de chaussée ne facilitait pas les choses. Et puis deux ar-

rêts de bus de part et d'autre de la voirie augmentent encore les risques. Le bus qui dépose les élèves venant de l'extérieur de Charleroi possède aujourd'hui sa propre aire d'arrêt hors du gabarit de la route, ce qui est sécurisant. L'autre pas, le bus s'arrête sur la première bande de circulation. Et les adolescents courent parfois pour ne pas rater leur transport en commun.

Comment voyez-vous l'avenir ?

Les élèves doivent aussi prendre leur part du respect du code de la route. Pol, un de nos anciens professeurs, joue les stewards sur la chaussée. Mais on ne pourra jamais rien contre un automobiliste trop pressé. ■ **D.W.**