**Téléchargé à partir de** https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2002014140~bbczhrtacx

**Date de publication :** 31 mai 2002 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

# CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 14 MAI 2002 RELATIVE À L'APPLICATION DE LA VITESSE MAXIMALE DE 30 KM/HEURE AUX ABORDS DES ÉCOLES CONTENU

**a 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 :**

F4a

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.

A23

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 30 km/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 poseront 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. Elle 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.

Mme I. DURANT