

# Le MONITEUR

de la mobilité

## FOCUS

Etats généraux de  
la Sécurité Routière  
en Région de  
Bruxelles-Capitale

TRIMESTRIEL N°27 | PRINTEMPS 2010 | GRATUIT

### >> **ÇA BOUGE DANS LA RÉGION**

- Les conseillers en mobilité s'organisent en réseau
- Modification du permis de conduire : le projet "Mercurius"
- Les statistiques d'accidents de roulage

### >> **BONNES PRATIQUES**

- Retour sur la semaine de la mobilité 2009: succès pour l'action "A l'école/au travail sans voiture"
- Pourquoi pas un Plan de Déplacements Scolaires dans votre école ?

ÉDITORIAL .....03

DOSSIER : ETATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

LES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE ROULAGE  
EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE .....04>09

ENQUÊTE DE MESURE D'ATTITUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE :  
L'AUTOMOBILISTE BRUXELLOIS FACE À LUI-MÊME ..... 10>13

LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES :  
L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE 2008/96/CE  
EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ..... 14>17

MODIFICATION DU PERMIS DE CONDUIRE :  
LE PROJET "MERCURIUS" ..... 18>19

RETOUR SUR LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ 2009 :  
SUCCÈS POUR L'ACTION "AU TRAVAIL / A L'ÉCOLE  
SANS VOITURE" ..... 20>21

CRÉATION D'UN RÉSEAU BRUXELLOIS DES CEMA .....22>23

LE CARNET D'ADRESSES DES CEMA. ....23

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT :  
POURQUOI PAS UN PDS DANS VOTRE ÉCOLE ? .....24

CETTE PUBLICATION EST LE FRUIT D'UNE COLLABORATION ENTRE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET  
DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ASBL



DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Yvan Casteels, William Sterckmans, Benoît Dupriez, Anny Matthys, Christine Heine, Delphine Bauchau, Jean-Michel Reniers

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest

COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles - Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - Tél: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be



Quoi de plus normal que de démarrer l'année par un bilan ? Quoi de plus normal pour le Moniteur de la Mobilité que d'aborder la question de la sécurité routière? Quoi de plus normal alors que de revenir sur les Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale !

En décembre dernier, la Région a organisé une nouvelle rencontre entre les acteurs bruxellois de la sécurité routière. Objectif ? Faire le point sur l'état d'avancement des engagements pris en 2003 qui visaient à réduire d'ici 2010 de moitié le nombre de décédés 30 jours et blessés graves. Le constat est mitigé. Si des progressions marquantes ont été enregistrées pour certaines mesures comme par exemple l'installation de caméras automatiques, des retards importants sont par contre constatés pour d'autres comme par exemple en matière de disponibilité de statistiques de qualité et d'infrastructure.

Si les Etats Généraux ont permis une sensibilisation salutaire des intervenants bruxellois aux réalités de la sécurité routière, il est aujourd'hui indispensable de ne pas relâcher l'effort. Cette année constituera à cet égard un tournant puisqu'elle marque la fin d'un premier terme. Chacun doit maintenant se regarder dans un miroir et faire son analyse. Une série de recommandations avaient été faites en 2003 et des évaluations ont été réalisées en 2004, 2005 et 2007. Des ajustements et des mesures complémentaires ont été apportés dans la foulée. Il n'est plus temps aujourd'hui de se poser la question de savoir ce qu'il faut faire pour améliorer la sécurité routière dans la Région – nous le savons depuis 2003 ! - mais bien de s'interroger sur les raisons qui ont poussé certains acteurs à ne pas tenir leurs engagements et d'agir à leurs côtés pour faire sauter les bouchons et les résistances.

Si un nouveau plan d'actions pluriannuel devait voir le jour cette année, s'inscrivant dans le prolongement du plan 2003 – 2010, il sera sans doute primordial de s'assurer au préalable de la faisabilité politique, technique et financière des mesures proposées afin de proportionner nos objectifs et ambitions. Des injonctions claires et fortes du politique à tous les niveaux, basées sur une concertation maximale et la mise à disposition de moyens significatifs, devront appuyer la stratégie, faute de quoi vous risquez fortement de relire cet édit dans 10 ans.

La rédaction

## “ LES STATISTIQUES D’ACCIDENTS DE ROULAGE ” EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE<sup>1</sup>

L'analyse des accidents de la route via les statistiques officielles est jalonnée de pièges. L'interprétation des chiffres n'est pas aisée en raison de facteurs interférant sur la fiabilité des données. En Belgique, peu de documents abordent ce sujet pourtant fort important, il nous a donc semblé intéressant de consacrer la première partie de cet article aux principales faiblesses des données d'accidents de roulage. Nous tenterons d'en expliquer les mécanismes mais aussi de proposer des solutions pratiques pour l'interprétation des chiffres ainsi que des pistes de réflexion pour améliorer ces éléments.

Dans la deuxième partie, nous présentons quelques résultats d'analyses effectuées sur les accidents corporels à Bruxelles. Le but est tout à la fois de démontrer que les faiblesses du système ne doivent pas nous empêcher d'analyser les accidents et de tirer des informations pour mettre en place des mesures ciblées afin de réduire le nombre de victimes de la route.

### QUALITÉ DES DONNÉES D'ACCIDENTS

Nous abordons trois aspects distincts de la qualité des données dans cet article : le problème du sous-enregistrement des accidents, les avantages et inconvénients de la pondération utilisée depuis 2002 par le SPF Economie DG SIE<sup>2</sup> pour corriger les données et enfin quelques problèmes récurrents de qualité de la base de données officielle. Pour chacun de ces aspects, nous décrivons le problème, en tirons les conclusions pratiques au niveau de l'interprétation des données et proposerons, dans la mesure du possible, des pistes de solution.

Avant d'aborder les problèmes de qualité des données en tant que tels, il est nécessaire d'expliquer comment les statistiques d'accidents corporels de la route sont établies en Belgique. Lorsqu'un accident de la route entraîne des lésions corporelles, la police doit être appelée sur les lieux de l'accident

et remplir un formulaire statistique (Formulaire de déclaration d'Accident Corporel - FAC). Sur base des informations ainsi recueillies la banque de données nationale des accidents corporels de roulage est créée. Ce fichier est ensuite transféré à la DG SIE qui a pour rôle non seulement de valider les données, c.-à-d. de procéder à quelques vérifications, mais aussi d'y ajouter les « décédés 30 jours<sup>3</sup> ». Ce sont les Parquets qui envoient (sur base volontaire) les formulaires de décès liés aux accidents de la route à la DG SIE. Tantôt ce sont des blessés graves (cas le plus fréquent), des blessés légers ou même parfois des personnes cataloguées comme indemnes qui s'avèrent être décédées endéans les 30 jours après l'accident et qui sont donc redéfinies comme « décédés 30 jours ». Tantôt ce sont des personnes décédées qui n'apparaissent pas du tout dans la base de données de la Police qui sont alors rajoutées<sup>4</sup>.



## LE SOUS-ENREGISTREMENT DES ACCIDENTS

Tous les accidents corporels ne sont pourtant pas repris dans la base de données ainsi constituée, c'est ce que l'on appelle communément le sous-enregistrement des accidents corporels. Les raisons et l'ampleur du sous-enregistrement ne font malheureusement pas l'objet d'études systématiques et régulières en Belgique.

Toutefois, les causes majeures sont sans doute identiques à celles identifiées à l'étranger, c'est-à-dire : soit les usagers omettent (sciemment ou non) de contacter les services de police, soit aucune lésion n'est constatée au moment de l'accident et il n'est pas jugé nécessaire d'appeler la police, soit cette dernière est appelée mais ne se rend pas ou trop tard sur les lieux de l'accident. Enfin, les formulaires papiers, utilisés avant l'informatisation du système, pouvaient aussi s'égarer.

Aucune étude récente et de grande envergure n'a été menée en Belgique

sur le sous-enregistrement. Néanmoins, nous estimons généralement que 5% des décédés 30 jours ne figurent pas dans la base de données officielles, de même qu'un blessé grave sur 2 et que 65% des blessés légers. Signalons tout de même que ce problème n'est ni spécifique à la Région de Bruxelles-Capitale ni même à la Belgique. En fait, tous les pays ayant un système d'enregistrement des accidents de la route connaissent un problème de sous-enregistrement.

Les conséquences de ce phénomène sont de trois types. Tout d'abord, le problème sociétal de l'insécurité routière est sous-estimé à la fois dans les médias, la société civile et le monde politique. Ensuite, certaines catégories d'accidents sont sous-estimées dans l'analyse de l'insécurité routière parce que le sous-enregistrement touche de manière plus importante certains types d'usagers ou certains types d'accident<sup>5</sup>. Finalement, le fait que le sous-enregistrement puisse évoluer dans le temps perturbe l'interprétation des séries chronologiques<sup>6</sup>.

- 1/ Cet article reprend les éléments essentiels de la présentation donnée à l'occasion des Etats-Généraux de la Sécurité Routière de la Région de Bruxelles-Capitale, le lundi 11 janvier 2010. Cette présentation est disponible sur le site des Etats-généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale : [www.egsr.irisnet.be](http://www.egsr.irisnet.be)
- 2/ Service Public Fédéral Direction Générale Statistique et Information Economique, nommé DG SIE dans la suite de l'article. Il s'agit du nouveau nom de l'Institut National de Statistiques (INS).
- 3/ C'est-à-dire les personnes qui décèdent des suites d'un accident dans les 30 jours suivant la date de l'accident.
- 4/ 53 en Belgique en 2008 dont 10 à Bruxelles
- 5/ Nous savons par exemple que les accidents de cyclistes sont parmi ceux les moins bien enregistrés. Dès lors, le problème de l'insécurité des cyclistes dans le trafic est largement sous-estimé.
- 6/ Avec l'informatisation de l'encodage, la perte des formulaires statistiques (précédemment envoyés en format papier) a dû fortement diminuer voire disparaître. Ceci a logiquement dû résulter en un sous-enregistrement moins important et donc en une augmentation artificielle du nombre d'accidents de la route.
- 7/ Entre autres la Suède, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France.

Il est donc particulièrement important de réaliser des études régulières sur le fonctionnement de la collecte des données afin de repérer et de quantifier les fuites d'informations.

Même s'il est utopique de penser pouvoir éviter totalement le sous-enregistrement, il existe des moyens d'en tenir compte dans les analyses et les interprétations des résultats obtenus. Ainsi certains pays<sup>7</sup> réalisent des études permettant de quantifier le problème. La technique la plus fréquemment utilisée consiste en la comparaison de la base de données de la police avec d'autres bases de données telles que celles constituées par les hôpitaux. La Belgique corrige déjà, dans une certaine mesure, le sous-enregistrement en comparant la base de données de la Police avec l'information concernant les décédés 30 jours issue des Parquets (cf. plus haut) et avec celle des Registres de PV dans le cadre du calcul de la pondération (cf. plus bas). Mais, la première comparaison ne concerne que les décédés 30 jours et la seconde utilise aussi des données policières, laissant donc toujours de côté les accidents non signalés à la police.

Concrètement, en attendant de disposer d'une étude permettant d'évaluer l'ampleur du sous-enregistrement, il est préférable de travailler avec les données les moins exposées c.à.d. les décédés 30 jours et les blessés graves.

## LA PONDÉRATION

En 2002, lorsque la DG SIE a procédé aux vérifications d'usage de la base de données, il est apparu que certaines zones de police enregistraient des diminutions anormalement fortes du nombre d'accidents. La cause de ces diminutions a été imputée à la Réforme des Polices. Il a donc été nécessaire de développer une technique pour compenser ces effets. Une deuxième source d'informations a été trouvée au sein de la Police : les registres de PV. Dans ces registres sont collationnés tous les procès-verbaux rédigés dans les zones de police. La DG SIE a donc comparé le nombre de PV rédigés pour accidents corporels dans les zones de police enregistrant des diminutions anormales avec le nombre de formulaires statistiques remplis dans ces mêmes zones. Un poids (facteur multiplicatif) a ensuite été attribué à tous les accidents de la zone de police afin d'atteindre le nombre de PV comptabilisés pour cette zone<sup>8</sup>. La pondération n'est calculée ni pour les accidents mortels ni pour les accidents enregistrés par la Police Fédérale<sup>9</sup>. La DG SIE a petit à petit élargi le système pour couvrir les 196 zones de police du pays en 2005.

Nous pouvons évidemment nous demander comment il est possible que le nombre de PV et de formulaires statistiques soient différents alors qu'ils proviennent tous les deux des services de police. Deux raisons expliquent cette différence. La première est que le nombre de PV utilisé englobe tous les PV d'accidents corporels, même les PV rédigés sur base des déclarations d'accidents au poste de police. Or, ces déclarations au poste ne font pas l'objet d'un formulaire statistique parce que les informations collectées sur base des dires d'une des parties de l'accident ne sont pas considérées comme suffisamment fiables.



8/ Si 150 PV ont été rédigés dans une zone et que seuls 100 formulaires sont remplis, chaque accident et donc chaque variable de l'accident sera multiplié par un facteur de 1,5 : 1 accident avec 3 blessés légers sera extrapolé à un accident avec 4,5 blessés légers.

9/ Le nombre de PV rédigés n'est pas disponible pour la police fédérale.

10/ Comme nous le ferons dans la deuxième partie lorsque nous comparerons les répartitions des blessés graves et tués selon le type d'usager.

Ces déclarations au poste représentent la moitié de la différence entre PV et formulaires statistiques à Bruxelles en 2007. La deuxième raison est que le formulaire statistique n'est centralisé que quand le policier clôture le PV. Or, le nombre de PV utilisé par la DG SIE englobe aussi les PV non clôturés : un accident dont le PV n'est pas finalisé sera comptabilisé dans le nombre de PV de la zone de police mais le formulaire correspondant ne sera pas présent dans la base de données. Ce cas de figure ne se pose évidemment que si le PV n'est pas clôturé au moment où la base de données est envoyée à la DG SIE. Ce problème explique 50% de la pondération à Bruxelles en 2007.

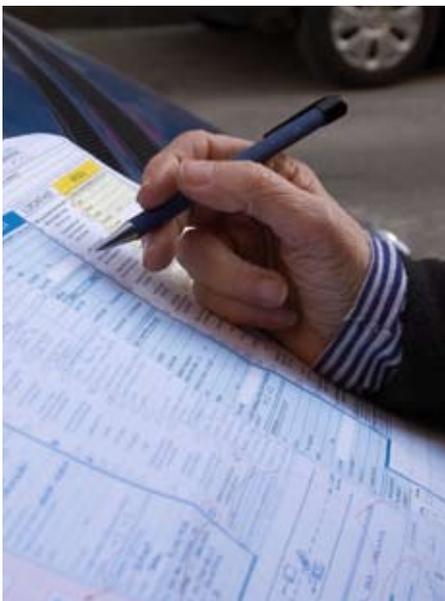
L'atout majeur de la pondération est de diffuser un nombre global d'accidents plus proche de la réalité et donc de compenser le sous-enregistrement. Par contre, l'utilisation de la pondération amène aussi quelques complications quant à l'interprétation des données.

La pondération n'a pas été calculée de la même manière chaque année. En effet, en 2002 le but était de corriger des chiffres anormalement bas dans certaines

zones de police. Seuls les accidents de ces zones ont été pondérés. Petit à petit, la DG SIE a généralisé le système pour couvrir les 196 zones de police en 2005. Les chiffres pondérés de 2002 à 2005 ne sont donc pas comparables.

La pondération corrige le nombre d'accidents d'une manière telle que des accidents qui n'étaient pas du tout repris dans la base de donnée avant 2002 le sont maintenant. Il s'agit de tous les accidents qui sont déclarés au poste de police et qui ne font pas l'objet d'un formulaire statistique. Les chiffres d'avant 2002 ne sont donc pas comparables avec les chiffres d'après 2002.

La pondération est calculée sans tenir compte des conséquences des accidents (mis à part pour les accidents mortels qui ne sont pas pondérés), ni du type d'usager impliqué, ni de l'heure de l'accident, etc. L'hypothèse est donc implicitement faite que les accidents déclarés au poste ou pour lesquels le PV n'est pas clôturé sont des accidents ayant les mêmes caractéristiques que les accidents pour lesquels un formulaire a été rempli. Sans mettre a priori en doute



cette hypothèse, la mise en place d'une procédure permettant de la vérifier nous semble une mesure de prudence utile.

Il s'avère que la pondération joue un rôle plus important en Région de Bruxelles-Capitale que dans les autres régions. En 2008, la pondération y est en moyenne de 1,28 alors qu'elle est de 1,13 en Wallonie, et de 1,16 en Flandre. Ce sont près de 900 accidents qui sont ajoutés à Bruxelles soit 21,6% du nombre d'accidents officiel de la région.

Pratiquement, il est donc primordial de ne pas comparer des données pondérées et des données non-pondérées. Les

analyses d'évolution à long terme nécessitent de travailler avec des données non-pondérées. Il est aussi possible de travailler avec des proportions<sup>10</sup>.

Plus globalement, la manière de calculer la pondération pourrait sans doute être améliorée en prenant en compte par exemple les conséquences des accidents, le type d'usager ou d'autres paramètres jugés importants.

## QUALITÉ DE LA BASE DE DONNÉES NATIONALE

La troisième et dernière difficulté rencontrée lorsque l'on souhaite analyser les accidents de la route est celle de la qualité de la base de données officielle. Ce n'est pas non plus un problème spécifique à la Région de Bruxelles-Capitale même si certains aspects y sont plus marqués.

Sur les 38 tués enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale en 2008, 10 n'ont pas été retrouvés dans la base de données de la police et proviennent donc directement des informations fournies par le Parquet de Bruxelles. Nous n'avons donc aucune information pour ces 10 tués mis à part les quelques paramètres se trouvant sur la fiche du Parquet à savoir : la commune, la date et l'heure de l'accident ainsi que le sexe et l'âge de la victime.

La manière de collecter les informations ne permet pas de localiser efficacement les lieux des accidents.

La partie du formulaire de déclaration d'accident concernant le déroulement de l'accident est mal aisée à compléter et quasiment impossible à remplir en cas d'accident sur un rond-point. Comprendre le déroulement des accidents est donc difficile voire impossible.

Le nombre important de valeurs manquantes ou inconnues ne facilite pas non plus l'analyse des données.

On peut aussi se poser des questions sur la qualité des données encodées par des policiers, peu voire pas du tout formés pour ce type de travail et qui sont par

ailleurs très peu sensibilisés à l'importance de la qualité des données d'accident.

Un autre point qui pourrait faire l'objet d'une amélioration est le délai de publication des données. Celles de 2008 ont été diffusées durant le mois de novembre 2009. L'analyse plus complète ne se fera qu'en 2010 soit 1 à 2 ans après la survenue des accidents.

Dans un premier temps, une étude portant sur la qualité des données pourrait nous indiquer l'ampleur du phénomène et éventuellement les pistes d'amélioration. Le formulaire statistique datant de 1991 montre ses limites et devrait faire l'objet d'un lifting complet. Ce lifting pourrait être une occasion idéale pour les services de police pour former leur personnel à l'encodage des données d'accidents.

## QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Suite aux problèmes évoqués dans la première partie, il nous faut prendre quelques précautions pour interpréter correctement les données.

Nous travaillerons de préférence avec les décédés 30 jours et les blessés graves, moins sujets au sous-enregistrement que les blessés légers.

Nous ne comparerons pas des chiffres pondérés avec des chiffres non pondérés ; et les analyses à long terme se feront sur base de séries non pondérées.

Nous travaillerons aussi sur des proportions plutôt que sur des chiffres absolus.

## ANALYSE GÉNÉRALE

Tout qui s'intéresse à l'évolution de la sécurité routière se pose la question de l'évolution globale de deux indicateurs : le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués. L'analyse du nombre d'accidents est rendue très complexe par

l'effet croisé de la Réforme des polices et de la pondération tandis que le nombre de tués est sujet, en Région de Bruxelles-Capitale, à d'importantes fluctuations aléatoires propres aux petits chiffres<sup>11</sup>.

Commençons par l'évolution des accidents corporels : le nombre d'accidents corporels augmente-t-il en Région de Bruxelles-Capitale ?

L'analyse des quatre dernières années sur base des chiffres pondérés nous révèle une stagnation. Si nous voulons regarder plus loin en arrière, il faut nous concentrer sur les chiffres non-pondérés. Ceux-ci diminuent de 1999 à 2002 et augmentent de 2002 à 2008. La diminution est le résultat de la Réforme des Polices et de l'informatisation de la procédure de collecte qui en a résulté, elle ne correspond donc pas à une réelle diminution du nombre d'accidents en Région de Bruxelles-Capitale. Si la diminution est artificielle, l'augmentation qui a suivi l'est aussi, au moins en partie. Cette augmentation aboutit en 2007-2008 à des niveaux connus dans la deuxième moitié des années nonantes. Notre conclusion est donc que le nombre d'accidents corporels est resté stable de 2005 à 2008, autour de 4000 accidents et se situait vraisemblablement à un niveau similaire dans le courant des années 90.

L'analyse de l'évolution des décédés 30 jours est plus aisée bien que le nombre de cas soit sujet à de fortes fluctuations aléatoires. La tendance globale (depuis 2001) est à la diminution du nombre de tués mais, à plus court terme, on assiste à une remontée du nombre de morts sur les routes : de 26 en 2006 à 31 en 2007 pour arriver à 35 en 2008. Année qui, pourtant, a vu le nombre de tués diminuer drastiquement dans les deux autres régions. Les données les plus récentes issues du baromètre mensuel pour la sécurité routière ne sont pas plus encourageantes puisqu'elles prévoient au mieux une stagnation pour 2009, au pire une légère augmentation du nombre de tués à Bruxelles.

La répartition du nombre de blessés graves et du nombre de tués en Région de Bruxelles-Capitale selon le type d'utilisateur est caractéristique d'une région urbaine. 39% de ces victimes graves sont des piétons, qui constituent les principales victimes juste avant les occupants de voiture (37%). La comparaison avec l'ensemble de la Belgique est frappante puisqu'au niveau national, les blessés graves et décédés 30 jours sont piétons dans seulement 10% des cas alors que la moitié des victimes gravement atteintes sont des occupants de voiture. Par ailleurs, la part de victimes graves de type « inconnu ou autre » est anormalement élevée à Bruxelles (7% contre 3% en Belgique).

Trois catégories d'utilisateurs voient leur représentation augmenter parmi les tués et blessés graves entre 2000 et 2008 : les piétons (de 29 à 39%), les « inconnus et autres » (de 1 à 7%) et les cyclistes (de 2 à 4%). A l'inverse, la part de cyclomotoristes et d'occupants de voiture a diminué.

## ANALYSE SPÉCIFIQUE DES ACCIDENTS DE PIÉTONS ET CYCLISTES

Nous clôturons cet article par une analyse descriptive des accidents mortels de piétons de 2005 à 2008 en RBC et des accidents avec un cycliste gravement blessé<sup>12</sup> sur la même période. Le « faible » nombre (39 piétons et 31 cyclistes) de victimes prises en compte nous permet une analyse détaillée de chaque accident afin d'en repérer les caractéristiques essentielles mais a le désavantage de ne pas procurer une base statistique solide.

## LES ACCIDENTS DE PIÉTONS

L'analyse des accidents ayant causé la mort d'un piéton entre 2005 et 2008 nous a permis de mettre à jour trois facteurs récurrents : le fait que l'accident se produise de nuit, le fait que l'opposant au piéton soit un tram et le fait que le piéton soit masqué à la vue de l'autre usager. Ces trois facteurs sont présents dans 29 des 39 (75%) accidents mortels



11/ D'une année à l'autre, le nombre de tués peut fortement augmenter (ou diminuer l'année suivante) sous l'effet d'un ou deux accidents très importants.

12/ Nous n'analysons pas les accidents mortels de cyclistes parce qu'il n'y en a pas eu entre 2005 et 2008 en Région de Bruxelles-Capitale.

étudiés mais « seulement » dans 42% de l'ensemble des accidents de piétons (mortels ou non) à Bruxelles. Toutefois, seuls les deux premiers facteurs sont typiques des accidents mortels : dans 7 des 39 accidents mortels (18%), c'est un tram qui a renversé le piéton alors que les trams n'interviennent que dans 3% de l'ensemble des accidents de piéton. Le fait que l'accident se produise de nuit est un facteur intervenant dans 19 des 39 accidents soit dans 49% des accidents mortels contre seulement 25% des accidents corporels de piétons. Et plus précisément, le facteur « nuit » est encore plus présent lorsque le piéton se trouve sur la chaussée à un endroit inattendu pour l'autre usager c.à.d. hors passage piéton (i.e. lorsque le piéton marche le long de la chaussée, lorsqu'il traverse à côté d'un passage (à moins de 30 m) ou à un endroit sans passage à moins de 30 m, ou encore lorsque le piéton joue ou travaille sur la chaussée). Dans ces cas-là, 56% des accidents se produisent de nuit alors que dans les autres cas (piéton sur le trottoir, sur une piste cyclable hors chaussée ou piéton qui traverse sur un passage) les accidents se produisent de nuit dans 37% des cas.

De manière générale, les personnes de 5 à 14 ans et de 70 ans ou plus sont surreprésentées parmi les victimes piétonnes. Les premiers représentent 19% des victimes alors qu'ils ne composent que 11% de la population. Le constat est encore plus marqué pour les seconds qui représentent 20% des victimes pour 8% de la population bruxelloise. D'ailleurs, quand ces deux catégories de la population sont victimes d'un accident de roulage elles le sont en tant que piétons dans 6 cas sur 10.

## LES ACCIDENTS DE CYCLISTES

La deuxième catégorie d'usagers ayant connu une forte progression de victimes entre 2000 et 2008 sont les cyclistes. De tous les usagers de la route, les cyclistes sont ceux qui ont la plus grande liberté de mouvement : on peut les retrouver sur la chaussée, sur une piste cyclable,

hors chaussée, dépassant par la gauche, dépassant par la droite, ils peuvent surgir d'un grand nombre d'endroits et ils sont à la fois plus rapides que les piétons mais aussi plus vulnérables. Bref, ils sont confrontés à un très grand nombre d'accidents différents. Parmi les accidents graves (31) que nous avons analysés en détail, nous avons en effet trouvé une gamme assez large d'accidents<sup>13</sup> de laquelle il est difficile de tirer des conclusions claires sur les facteurs des accidents. Par contre, nous pouvons souligner la présence dans 9 accident sur 31 d'un véhicule lourd (camion, bus ou tram).

La répartition des cyclistes victimes d'un accident corporel selon l'âge a fortement évolué entre 2000 et 2008. En 2000, les victimes étaient principalement des jeunes (moins de 25 ans) alors qu'en 2008, on constate que la population des victimes s'est élargie aux personnes actives. Cette répartition des victimes est évidemment le miroir (déformé?) de la répartition des usagers de vélo selon l'âge.

## CONCLUSION

Tant au niveau du sous-enregistrement, que de la pondération ou des multiples problèmes de qualité des données d'accident, nous avons besoin d'établir des états des lieux. Avant de pouvoir améliorer la qualité des données, il nous faut en connaître les rouages. C'est dans cette direction que nous devons impérativement progresser. Une fois, l'étape de la connaissance franchie nous pourrions établir une liste de priorités et proposer des mesures pour améliorer la qualité des données.

Dans le même temps, nous devons continuer d'analyser les données disponibles afin d'en retirer des recommandations. Au niveau des accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale, nous devons mettre en avant l'importance croissante des usagers faibles parmi les victimes graves. Une analyse détaillée des accidents mortels de piétons a permis de mettre en avant la dangerosité particulière des accidents confrontant

piéton et tram ainsi que le risque spécifique des accidents se déroulant de nuit. L'autre groupe d'usagers en pleine expansion est celui des cyclistes. La pratique du vélo semble prendre une ampleur croissante à Bruxelles et plus seulement chez les jeunes mais aussi chez les personnes actives. De l'analyse des accidents graves, nous retiendrons l'éventail très large de situations accidentogènes auxquelles sont confrontées les cyclistes (rendant complexe la mise en place de mesures à large spectre) ainsi que l'implication des véhicules lourds dans ces accidents graves.

**Yvan Casteels**

Département Comportement des Usagers et Support Politique  
**INFOS**

Institut Belge pour la Sécurité  
Routière asbl > [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

[yvan.casteels@ibsr.be](mailto:yvan.casteels@ibsr.be)



13/ 7 accidents d'un cyclistes seuls, 4 accidents en carrefour avec un croisement de trajectoire (dont un avec un camion), 3 accidents de type « angle mort » tous impliquant un camion, 3 accidents lors d'une entrée ou une sortie de parking, 3 accidents en carrefour, le cycliste voulant tourner à gauche (un accident avec un bus et un avec une moto), 3 accidents liés au dépassement du cycliste par un autre véhicule (dont un bus), 2 accidents liés au dépassement d'un autre véhicule (dont un bus) par le cycliste, 1 accident lors d'une ouverture de portière, 1 accident avec un piéton sur une piste cyclable, 1 accident lié à la perte de contrôle de l'autre véhicule, et enfin, 3 accidents pour lesquels les informations ne permettent pas de définir le type (dont 1 accident impliquant un tram et 1 accident avec un bus).



ENQUÊTE DE MESURE D'ATTITUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE :

## “ L'AUTOMOBILISTE BRUXELLOIS FACE À LUI-MÊME ”

*Au cours du quatrième trimestre de l'année 2010, l'institut de sondages Dedicated Research a réalisé une enquête téléphonique auprès de 1.000 conducteurs réguliers, portant sur leur perception de la mobilité automobile et sur divers aspects de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale. L'échantillon sondé était constitué d'automobilistes effectuant au moins deux fois par semaine des déplacements en véhicules motorisés sur le territoire des dix-neuf communes et parcourant au minimum 30 km par semaine sur le territoire de la Capitale.*

La population conforme aux critères de recrutement se compose d'environ 670.000 personnes. 51 % des automobilistes interrogés étaient des résidents bruxellois, le solde étant constitué de navetteurs résidant en Flandre (32%) et en Wallonie (17%), avec une légère majorité (53%) d'hommes. Cette population est en outre constituée de personnes actives issues des groupes sociaux dits supérieurs (1 à 4).

Les motifs de déplacement invoqués par les personnes interrogées étaient principalement les déplacements professionnels - 66% se rendant vers leur lieu de travail pour y exercer une activité sédentaire

et 13% exerçant une activité impliquant des déplacements multiples dans la Capitale. Viennent ensuite, les courses (28%), les sorties (22%), les déplacements vers l'école pour y déposer et rechercher les enfants (10%) et les visites familiales ou amicales (10%). 95% des usagers de la voirie bruxelloise interrogés effectuaient leurs déplacements en voiture.

### SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ET COMPORTEMENT DES AUTOMOBILISTES

Une première problématique spécifiquement abordée par l'enquête visait à mesu-

rer le sentiment de sécurité en matière de circulation dans la Région de Bruxelles-Capitale. Celui-ci apparaît globalement comme médiocre et ne progresse pas, puisque 53% des personnes interrogées déclarent se sentir en insécurité sur les routes bruxelloises (31% « parfois », 17% « souvent » et 5% « toujours »). A peine 22% des personnes interrogées déclarent ne jamais éprouver le moindre sentiment d'insécurité.

L'insécurité semble ressentie de manière significativement plus fréquente chez les femmes (63%) et chez les usagers en provenance de Wallonie (59%). A l'inverse, les usagers en provenance de



Flandre sont les plus rassurés (44% avouant éprouver au moins occasionnellement un sentiment d'insécurité), tandis que les résidents bruxellois se situent à mi-chemin. Il faut toutefois observer que le sentiment d'insécurité sur la voirie bruxelloise est assez comparable à ce qui est exprimé en dehors de Bruxelles et que dès lors, la voirie de la Capitale ne semble pas présenter, par rapport à celles des autres régions du pays, un caractère anxiogène plus marqué.

Concernant plus spécifiquement le ressenti des usagers par rapport à l'évolution de la sécurité routière, aucun changement favorable n'est à constater : 48% estiment que les choses n'ont pas évolué au cours des 3 dernières années, tandis que 29% estiment qu'elles se sont dégradées. La perception négative est sensiblement plus marquée chez les femmes, les personnes âgées et les habitants de la Région bruxelloise.

Les motifs les plus invoqués sont liés au comportement des automobilistes (sont cités le plus souvent « des comportements de moins en moins courtois », « le non respect des limitations de vitesse », et toute une série de comportements répréhensibles tels que « le non respect des distances de sécurité » et beaucoup moins souvent, « l'usage du téléphone portable au volant »), à l'intensification du trafic et à la diminution de la présence policière. Dans une moindre mesure, des critiques s'élèvent à l'encontre de certains aménagements de voirie visant à restreindre l'usage de l'automobile mais induisant dans les faits des embouteillages supplé-



mentaires, ainsi que d'un entretien de la voirie laissant à désirer. Il est à noter que ces avis négatifs ne reposent apparemment pas sur des expériences traumatiques, dans la mesure où 92% des sondés n'ont eu aucun accident avec dégâts matériels et 98% n'ont eu aucun accident avec dégâts corporels en circulant dans la Région bruxelloise au cours des douze derniers mois.

Les résultats de l'enquête permettent toutefois de mettre en avant un certain nombre d'opinions positives exprimées par les usagers. Malgré certaines critiques émises sur la question, nombreux restent ceux qui s'estiment satisfaits des aménagements infrastructurels opérés récemment, tels que ronds-points, pistes cyclables, ralentisseurs. Les actions sur la vitesse - augmentation du nombre de radars et, dans une moindre mesure, meilleur respect des limitations de vitesse - sont favorablement accueillies par les usagers. Le renforcement de la présence policière est également salué comme un progrès, même si elle demeure insuffisante pour la majorité des personnes interrogées. Notons que les évolutions positives des comportements des automobilistes, hormis un respect un peu meilleur des limitations de vitesse, ne sont pour ainsi dire jamais citées pour justifier l'évolution positive du sentiment de sécurité routière. Ce dernier point offre un contraste frappant avec la perception qu'ont les usagers de leur propre comportement au volant. En effet, ceux-ci s'estiment en général extrêmement « conformes » en termes de règles de sécurité, les femmes s'avérant significativement plus respectueuses des prescrits de la réglementation. Ainsi, 94%

Le sondage présenté dans les pages qui suivent a été réalisé par téléphone du 1/10/09 au 12/10/09, par l'institut de sondages Dedicated Research. Le sondage porte sur un échantillon représentatif de la population des conducteurs d'un véhicule motorisé qui se déplacent régulièrement sur tout ou partie du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale :

**la notion de « déplacements réguliers » a été définie comme suit :**

- circulent au moins 2 fois par semaine avec un véhicule motorisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale,
- parcourent au minimum 30 km par semaine en véhicule motorisé sur le territoire de la Région,

**la population étudiée ne se limitait pas aux résidents des 19 communes bruxelloises mais englobait des personnes qui résident dans la périphérie bruxelloise et qui se rendent régulièrement à Bruxelles en véhicule motorisé :**

- en grande partie des « navetteurs » ...
- ... que l'on retrouve dans le Brabant Wallon et le Brabant Flamand ... mais également dans les autres provinces dans une plus faible proportion.

La durée moyenne d'administration du questionnaire était de 17 minutes, introduction et questions signalétiques (critères sociodémographiques) comprises.

La marge d'erreur était de 3,1% (fréquences proches de 50%) sur l'échantillon total (N=1000).



attachent systématiquement leur ceinture de sécurité, 95% adoptent un dispositif de retenue des enfants et 88% affirment respecter la législation en matière de consommation d'alcool.

## LES LIMITATIONS DE VITESSE EN QUESTION

Le respect des limitations de vitesse reste néanmoins un point sur lequel les comportements sont plus variés, puisque seulement 32% déclarent s'y soumettre systématiquement, 41% souvent et un peu moins de 30% avouent ne les respecter qu'occasionnellement. Le respect tout relatif des limitations semble difficile du point de vue des usagers, tout au moins dans certaines circonstances pour lesquelles ils estiment que le fait de respecter les limitations les expose aux invectives des autres automobilistes, voire les amènent à constituer un danger parce qu'incitant les autres automobilistes à effectuer des dépassements, pas toujours sans danger. A ce titre, il est révélateur de constater que la proportion d'usagers de la voirie bruxelloise qui estime qu'il est « impossible de respecter les limitations de vitesses » est assez importante : 34% jugent qu'il est en pratique impossible de respecter les limitations de vitesse théoriques. Notons encore que les « gros rouleurs » (c'est-à-dire qui ont le kilométrage moyen le plus élevé dans la région bruxelloise) sem-

blent être les plus disposés à respecter stricto sensu les limitations de vitesse.

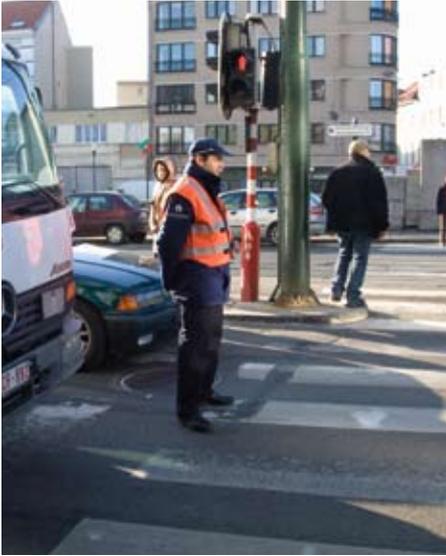
Quant aux sanctions concernant les excès de vitesse, 32% des usagers motorisés des voiries de la RBC estiment qu'elles sont trop sévères : 16% souhaiteraient davantage d'indulgence pour le non-port de la ceinture de sécurité, 11% pour le non-respect des feux de signalisation, et 7% pour la conduite sous l'influence d'alcool !

Ceci dit, le sondage met en évidence qu'une majorité de répondants estime que sur les 3 dernières années, les comportements des automobilistes ont évolué de manière négative : ce ne sont pas moins de 60 % des femmes qui ont ressenti cette évolution négative (pour 43% d'hommes), moins les Wallons (38%) que les Flamands (54%) que les habitants de la RBC (53%). Les perceptions négatives sont en très grande majorité motivées par l'observation de comportements discourtois (62%) ou agressifs (15%). Moins souvent, elles le sont par le non-respect du code de la route (19%). Notons que le non-respect des limitations de vitesse n'est ici que rarement incriminé (9%).

## L'ÉVOLUTION POSITIVE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES AMÉNAGEMENTS

Une autre problématique investiguée lors de cette enquête a trait aux opinions des

usagers sur l'évolution de l'infrastructure et des aménagements de la voirie bruxelloise. Celles-ci sont plutôt positives dans leur ensemble : 48% des usagers ont ressenti une évolution positive, 29% n'ont pas remarqué d'évolution et 22% ont ressenti une évolution négative ; la balance penche donc assez nettement en faveur des opinions positives. A noter que ce sont surtout les plus de 50 ans et les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale qui ont ressenti cette évolution positive. Le sondage a également révélé le sentiment que les signalisations (dont les marquages au sol) sont mieux entretenues et/ou mieux pensées, ainsi que toute une série d'aménagements qui donnent le sentiment aux répondants que ces derniers ont été « mieux pensés » ; ils ont cité, au niveau des « mieux pensés » : la signalisation en général (12%), les sites propres pour les transports en commun (7%), les aménagements aux abords des écoles (3%), les déviations en cas de travaux (3%), etc. Les répondants qui ont par contre une perception négative de l'évolution de l'infrastructure et des aménagements de voirie - une minorité de répondants, rappelons-le (22%) - évoquent quant à eux les rétrécissements de la voirie destinée aux automobilistes (30%), une dégradation globale de l'état des routes (30% également), incriminent de différentes manières les travaux (déviations mal pensées, signalisations mal pensées, trop de travaux/des travaux en permanence,...). Plus rarement, ils évoquent les caren-



ces en matière de parking de dissuasion (« trop peu » ou « mal pensés »).

### PAS ASSEZ DE CONTRÔLES : LA PEUR DU GENDARME N'EN EST PAS UNE

En ce qui concerne les contrôles policiers, le sentiment très dominant est que les contrôles policiers sont insuffisants (on en constate peu et on en demande davantage) : 87% des répondants n'ont fait l'objet d'aucun contrôle policier sur le territoire de la Région dans le courant des 12 derniers mois : les hommes ont été davantage contrôlés que les femmes (16% - 9%), les jeunes (25% des 18-30 ans) beaucoup plus souvent que les moins jeunes (12% des 31-50 ans et 8% des plus de 50 ans), les Flamands (15%) et les habitants de la Région (14%) sensiblement plus que les Wallons (6%).

Les principaux motifs de contravention étaient en premier lieu le non-respect des règles de stationnement (cité par 62% des personnes qui ont dû payer une amende pour délit routier dans le courant des 12 derniers mois), bien avant le non-respect des limitations de vitesse (33%). Et même si globalement, 88% des répondants déclarent toujours respecter la réglementation en matière de consommation d'alcool, 95% n'ont jamais fait l'objet du moindre contrôle d'alcoolémie (à ce niveau, pas de différences selon la région dont pro-

viennent les usagers, et très faibles différences selon l'âge, les plus contrôlés étant les « middle age » (30-50 ans)). Le sondage indique également que la très grande majorité des usagers de la voirie bruxellois estime que la police effectue « trop peu » ou « beaucoup trop peu de contrôles » aux niveaux suivants : comportements agressifs (85%), conduite sous stupéfiants (77%), conduite sous influence de l'alcool (69%), et entre 50 et 60% des personnes interrogées estiment qu'il y a trop peu de contrôles en matière de respect des priorités et des feux de signalisation, en matière de stationnement sur les passages cloutés et sur les pistes cyclables, de port de la ceinture, et même de contrôles des papiers des véhicules.

Pour le contrôle des limitations de vitesse, par contre, les opinions sont plus partagées : 47% estiment que la police en fait trop peu, et 46% pensent l'inverse. Rappelons qu'il existe une importante proportion d'usagers qui estime qu'il est pratiquement impossible de respecter les limitations de vitesse théoriques. On observe en outre que la « crainte du gendarme » est assez faible : il n'y a pas plus de 20% de répondants qui jugent qu'il est probable d'être contrôlés pour excès de vitesse, et pas plus de 12% qui pensent qu'ils pourraient être contrôlés pour non-respect des feux de signalisation ; ceux qui pensent qu'il est probable qu'ils subissent un test d'alcoolémie sont encore moins nombreux.

Selon les personnes sondées, c'est donc bien le manque de policiers (43%) qui serait la cause principale de ces contrôles jugés trop peu fréquents, plutôt qu'une forme de laxisme (« les policiers fermentaient les yeux » : 9%) ou une inefficacité administrative (« PV classés sans suite ou égarés » : 1%).

### LES USAGERS FAIBLES ET LES TRANSPORTS PUBLICS COMME PRIORITÉS RÉGIONALES

Le dernier point de notre sondage abordait les priorités sur lesquelles les pouvoirs publics bruxellois devraient se pencher. Il en ressort que pour les personnes sondées, la protection des usagers faibles doit rester la priorité (piétons et cyclistes), tout comme la promotion des transports publics. Au niveau des mesures à mettre en œuvre (approche assistée) : l'amélioration du revêtement routier est la mesure la plus approuvée par les personnes sondées (89%), suivie par l'intensification des campagnes de sensibilisation (82%), car c'est - nous l'avons vu - les comportements négatifs des automobilistes qui sont la principale source de dangerosité de la voirie bruxelloise, les aménagements des pistes cyclables et l'amélioration de la signalisation routière sont quant à eux demandés par un peu plus de 70% des usagers, le renforcement des contrôles policiers est, lui, demandé par 70% des usagers, et pour terminer, l'augmentation du nombre de radars automatiques ainsi que l'augmentation du montant des amendes sont de loin les mesures jugées les moins prioritaires ; elles sont demandées par respectivement 45% et 22% des usagers.

**William Sterckmans**  
Research Manager  
Barometer & Opinion  
Research Department  
Dedicated Research  
[wsterckmans@dedicated.be](mailto:wsterckmans@dedicated.be)

# LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

## L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE 2008/96/CE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

### UNE DIRECTIVE, 4 OUTILS

#### Le contexte

En novembre 2008, le parlement européen adoptait la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières<sup>1</sup>. Cette Directive s'inscrit dans la continuité, et comme outil de mise en œuvre de 2 documents de la Commission :

- D'une part le Livre Blanc du 12 septembre 2001 (*La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*) qui a formulé l'objectif de réduction de 50% du nombre de tués sur les routes européennes à l'horizon

2010. C'est cet objectif qui a été repris dans les Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux en 2002 et bruxellois en 2003.

- D'autre part le Programme d'action européen pour la sécurité routière (*Réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici à 2010 : une responsabilité partagée*), visant à concrétiser l'objectif du Livre Blanc. Après l'incitation des usagers à un meilleur comportement et la mise à profit des progrès techniques, l'amélioration de l'infrastructure est considérée comme le 3e pilier de la politique de sécurité routière. La Commission considère

en effet que la gestion de la sécurité des infrastructures routières présente une grande marge d'amélioration qu'il convient d'exploiter.

#### Le contenu de la Directive

La Directive poursuit l'objectif d'établir des procédures visant à garantir un niveau de sécurité uniformément élevé sur l'ensemble du réseau routier trans-européen (TERN). Quatre outils sont développés, correspondant à différents moments d'un projet d'infrastructure routière de sa conception à son exploitation. Ils pourraient être schématisés de la manière suivante :

Étude des incidences sur la sécurité routière (art. 3)	Audits de sécurité routière (art. 4)			Inspection de sécurité routière (art. 6)	Classification et gestion de la sécurité sur le réseau (art. 5)
Analyse comparative stratégique de différentes solutions	Vérification indépendante du projet à différentes phases			Vérification sur le terrain	Assainissement des zones à concentration d'accidents
Phase de planification	Avant-projet	Plan d'exécution	Pré-ouverture	Exploitation	
Préventif					Curatif
Une seule fois			Régulièrement		Occasionnellement
Nouveau projet			Voirie existante		



Selon la définition proposée par la Directive, l'évaluation des incidences sur la sécurité routière s'applique aux nouvelles routes ou aux modifications substantielles du réseau existant. Sa mise en œuvre sera vraisemblablement très limitée en Région de Bruxelles-Capitale.

Les audits et inspections de sécurité routière apparaissent comme des outils prometteurs au vu des résultats atteints dans les pays où ils sont pratiqués. Ils seront développés ci-dessous.

Quant à la classification des tronçons à forte concentration d'accident, elle correspond à une approche curative déjà connue chez nous (les Points noirs en Région de Bruxelles-Capitale, Gevaarlijke punten en Flandre ou Zones à haut risque en Wallonie).

#### Champ d'application

La transposition réglementaire de la Directive n'est obligatoire que pour le réseau TERN. L'élargissement des dispositions à d'autres voiries est laissé à l'appréciation des États membres.

Un groupe de travail rassemblant le SPF Mobilité et Transport, des représentants des 3 Régions et de l'IBSR travaille actuellement à cette transposition. Il s'attache à définir les dispositions fédérales à mettre en œuvre et à coordonner les réflexions des 3 Régions sur les dispositions de compétence régionale. Il se peut en effet que chaque Région donne un accent spécifique dans la transposition de la Directive.

A ce stade, un avant-projet d'ordonnance est en cours de préparation. Le texte prévoit que le Gouvernement peut étendre le champ d'application de la Directive. Il y a là un enjeu important puisque le réseau TERN ne représente que 5,7 km de voirie en Région de Bruxelles-Capitale. Une transposition minimaliste n'apporterait que très peu de valeur ajoutée à la situation actuelle.

## VERS UNE INTRODUCTION DES AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DÈS LA CONCEPTION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE

### Contenu du rapport d'audit

L'audit de sécurité routière est un outil de première importance dans une action préventive sur la sécurité routière. Il est défini comme : *une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation (art. 2, 4°).*

La Directive ne développe pas la méthode à suivre. Les expériences menées en Belgique, ainsi que la littérature internationale<sup>2</sup> nous permettent d'avoir une idée relativement claire du contenu et de la manière de compléter un rapport d'audit.

Le rapport d'audit relève à chaque étape significative de l'avancement d'un projet d'infrastructure (avant-projet, projet, pré-mise en service, début de l'exploitation) les éléments jugés accidentogènes pour tous les types d'usagers, précise en principe la nature de ce danger, et formule des recommandations. Mais l'auditeur ne peut se substituer à l'auteur de projet et laisse généralement ouvertes les différentes pistes de solutions pour remédier aux lacunes du projet.

Les critères à prendre en compte pour la réalisation d'un audit de sécurité routière sont listés en annexe II de la Directive. Il apparaît que certains de ces critères (concernant par exemple les usagers vulnérables, les passages à niveau, etc.) n'ont manifestement pas été pensés pour le seul réseau TERN. Le contenu de cette annexe est vraisemblablement le reliquat de versions préliminaires de la Directive, lorsque l'élargissement du champ d'application de celle-ci à d'autres routes que le seul réseau TERN était en discussion.

1/ <http://eur-lex.europa.eu/> (Journal Officiel L 319/59)

2/ une série de liens intéressants ont été réunis le site de l'IBSR à la page suivante : <http://bivweb.ipower.be/Mobil/RSA/fr/index.html>

## Les acteurs et responsabilités d'un audit

Pour chaque phase de l'audit, l'auditeur analyse de quelle manière l'auteur de projet a répondu aux problèmes soulevés dans le rapport d'audit de la phase précédente. Le gestionnaire de la voirie (ou l'auteur de projet), rédige quant à lui une note sur la manière dont il prend en compte les recommandations du rapport d'audit. Des raisons techniques ou des choix politiques (arbitrage entre différents enjeux) peuvent amener le gestionnaire de voirie à prendre des décisions s'écartant des recommandations du rapport d'audit.

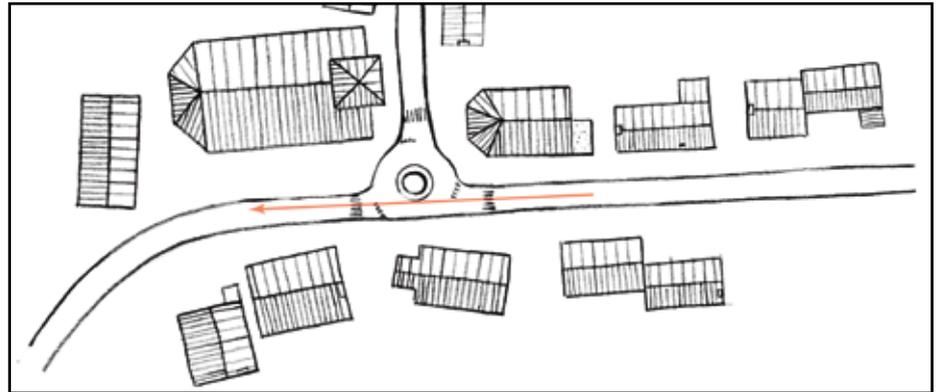
L'introduction des audits de sécurité routière constitue un changement d'habitudes pour les auteurs de projets et gestionnaires de voiries en général. Elle suscite de leur part la crainte d'un surcroît de travail et de responsabilité. Y-a-t-il plus de responsabilités sur les épaules du gestionnaire de voirie qui disposerait d'un rapport d'audit que de celui qui en ferait l'impasse? La question devrait plutôt être posée de la manière suivante : le gestionnaire de voirie a-t-il utilisé adéquatement ses moyens (limités) pour optimiser la sécurité routière sur le réseau dont il est responsable? Si le gestionnaire a mené à bien une procédure d'audit et a apporté une réponse cohérente au rapport d'audit, la réponse devrait être oui.

### La formation d'auditeur

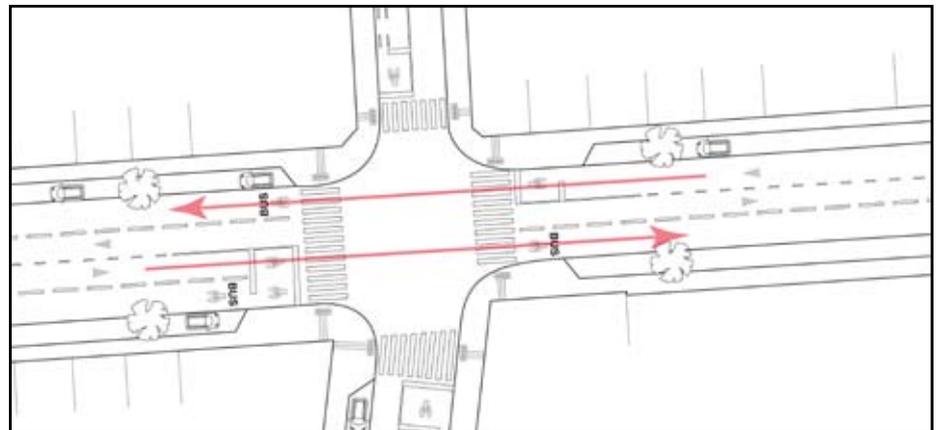
Seuls les auditeurs agréés peuvent prétendre réaliser un audit tel que défini dans la Directive. N'existant ni formation spécifique (et continuée), ni procédure d'agrément à ce jour dans notre pays, un dispositif doit être mis en place par le Fédéral et les Régions pour le 19 décembre 2010. Le programme de formation pour les auditeurs doit, quant à lui, être finalisé au plus tard le 19 décembre 2011.

Gageons qu'une solution sera trouvée pour éviter de développer 3 procédures et 3 contenus de formations différents...

Dans l'état actuel des réflexions, un auditeur devra faire preuve d'un minimum de



Au stade de l'esquisse du réaménagement d'un carrefour en T en giratoire, l'auditeur peut attirer l'attention du gestionnaire de voirie sur le risque de voir une partie de la circulation prendre le giratoire à contresens.



L'auditeur peut relever le conflit qui existe entre la circulation des bus et du trafic général car le dévoiement demandé au trafic n'est pas clairement perceptible.

compétences initiales et avoir suivi une formation de base spécifique pour obtenir l'agrément. Par la suite, il devra participer à des cours de perfectionnement régulier et justifier de la réalisation d'un certain nombre d'audits sur une période de temps à déterminer pour conserver son agrément.

Ce dispositif est cohérent pour autant qu'il y ait suffisamment d'audits à réaliser pour qu'une expertise puisse se créer. Pour ce faire, il est nécessaire de ne pas limiter les procédures d'audits au seul réseau TERN.

Il faut noter également que si la Directive parle de "un auditeur désigné" pour réaliser un audit, la pratique veut que les audits se réalisent toujours en équipe

(d'auditeurs généralistes, pas d'une addition de spécialistes).

### Et son indépendance

L'audit est défini comme une vérification "indépendante". Mais la Directive ne définit pas ce qu'elle entend par ce terme. L'auditeur externe au gestionnaire de voirie ou à l'auteur de projet apporte le plus de gages d'indépendance. Ce n'est pas suffisant pour garantir la qualité du travail mais au moins pour s'assurer d'une certaine neutralité. L'audit interne à l'administration n'est pas exclu pour autant que l'auditeur soit indépendant du projet à auditer. Il revient aux États membres (et aux Régions) de définir le niveau d'indépendance acceptable, qui pourrait éventuellement être variable en fonction de la nature du projet.



Le mobilier urbain est placé dans le cheminement des piétons ou constitue un masque de visibilité, au détriment de la sécurité de tous les piétons. Ce type de problème est difficile à relever sur plan car l'implantation de ce mobilier n'y figure généralement pas, ou est adaptée sur le chantier. Seule une inspection sur le terrain peut mettre en évidence le problème.

## L'INSPECTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : COMMENT TROUVER SA PLACE ?

Alors que les premières phases de l'audit se basent sur des plans, l'inspection de sécurité routière est menée sur le terrain sur une voirie en exploitation.

Selon la Directive, l'inspection de sécurité routière est : *la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité* (art. 2, 7°). Il est utile de noter que cette définition est plus restrictive que ce qui est généralement admis dans la littérature<sup>3</sup>. L'inspection régulière d'une voirie qui a préalablement été soumise à toutes les phases d'un audit de sécurité routière peut vraisemblablement se limiter à "des défauts exigeant une intervention d'entretien" et à un rapport d'inspection simplifié. Il n'en va pas de même pour l'inspection d'une voirie dont la conception est relativement ancienne et qui a accumulé les interventions pon-

ctuelles, parfois sans réelle cohérence. Dans ce cas, la structure du rapport d'inspection devrait plutôt se rapprocher de celle d'un rapport d'audit et l'inspecteur devrait avoir les mêmes compétences qu'un auditeur de sécurité routière.

Les phases 3 (pré-mise en service) et 4 (début de l'exploitation) d'un audit de sécurité routière se déroulent d'ailleurs sur le terrain, de la même manière qu'une inspection "approfondie" de sécurité routière (pour la différencier de ce que nous appellerons l'inspection "périodique" définie par la Directive).

La Directive indique que les inspections de sécurité routière périodiques doivent être menées par "un organe compétent", sans définir cet organe, et avec une fréquence "suffisante".

Le Parlement européen a souhaité de la sorte permettre aux États membres qui avaient déjà une procédure d'inspection de continuer à appliquer leur méthode actuelle. Voilà ce qui explique probablement la définition restreinte de l'inspection de sécurité routière retenue dans la Directive.

Ce qui est important, c'est d'utiliser chaque outil à bon escient : l'inspection périodique s'applique à une infrastructure qui a été soumise à un audit de sécurité routière dès sa conception. Une inspection approfondie trouvera son utilité pour une infrastructure qui n'aurait pas subi de réaménagement complet depuis un certain temps.

## ENJEUX ET PERSPECTIVES

Désormais, les outils préventifs que sont les audits et inspections de sécurité routière prennent forme. Les méthodes et procédures s'affinent. Chacun prend conscience de leurs avantages et limites. Un premier enjeu est d'ouvrir correctement la porte aux audits et inspections de sécurité routière pour ne pas les limiter au seul réseau TERN, de leur offrir une place à leur mesure dans l'arsenal des outils à disposition de l'administration.

Un deuxième enjeu est de créer et d'organiser l'expertise pour que ces audits et inspections soient de qualité. Tout est à créer en termes de formations et d'évaluation de la qualité. La Région de Bruxelles-Capitale devra veiller à ce que soit développée une expertise urbaine au côté de celle qui est nécessaire pour l'analyse de routes extra-urbaines. Les chefs de projets et dessinateurs de l'administration devront se familiariser avec ces nouveaux outils. Il est probable, comme cela se vérifie à l'étranger, que la qualité générale de l'ensemble des projets soit augmentée, même ceux qui n'ont pas été soumis à un audit. La qualité des rapports d'audits est également fonction de l'indépendance des auditeurs par rapport au projet analysé. Et la définition de ce niveau d'indépendance fait partie de ce deuxième enjeu.

Un troisième enjeu est d'ordre financier. Pour un audit de sécurité routière, les coûts directs (audit) et indirects (modifications du projet et surcoûts d'aménagement) représentent généralement entre 1 et 2 % du budget total affecté au projet. Ce pourcentage diminue inversement à la taille du projet<sup>4</sup>. Les évaluations coûts – bénéfices des audits ou inspections de sécurité routière réalisées à l'étranger sont généralement favorables ou très favorables, bien que les comparaisons soient délicates. Mais à l'évidence, dans la répartition actuelle des compétences, les bénéfices d'un investissement dans les audits et inspections de sécurité routière ne reviennent pas nécessairement à ceux qui en ont subi les coûts... Une réflexion devrait être menée à ce propos.

**Benoît Dupriez**  
Département Mobilité et Infrastructure

**INFOS**

Institut Belge pour la Sécurité  
Routière asbl > [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

[benoit.dupriez@ibsr.be](mailto:benoit.dupriez@ibsr.be)

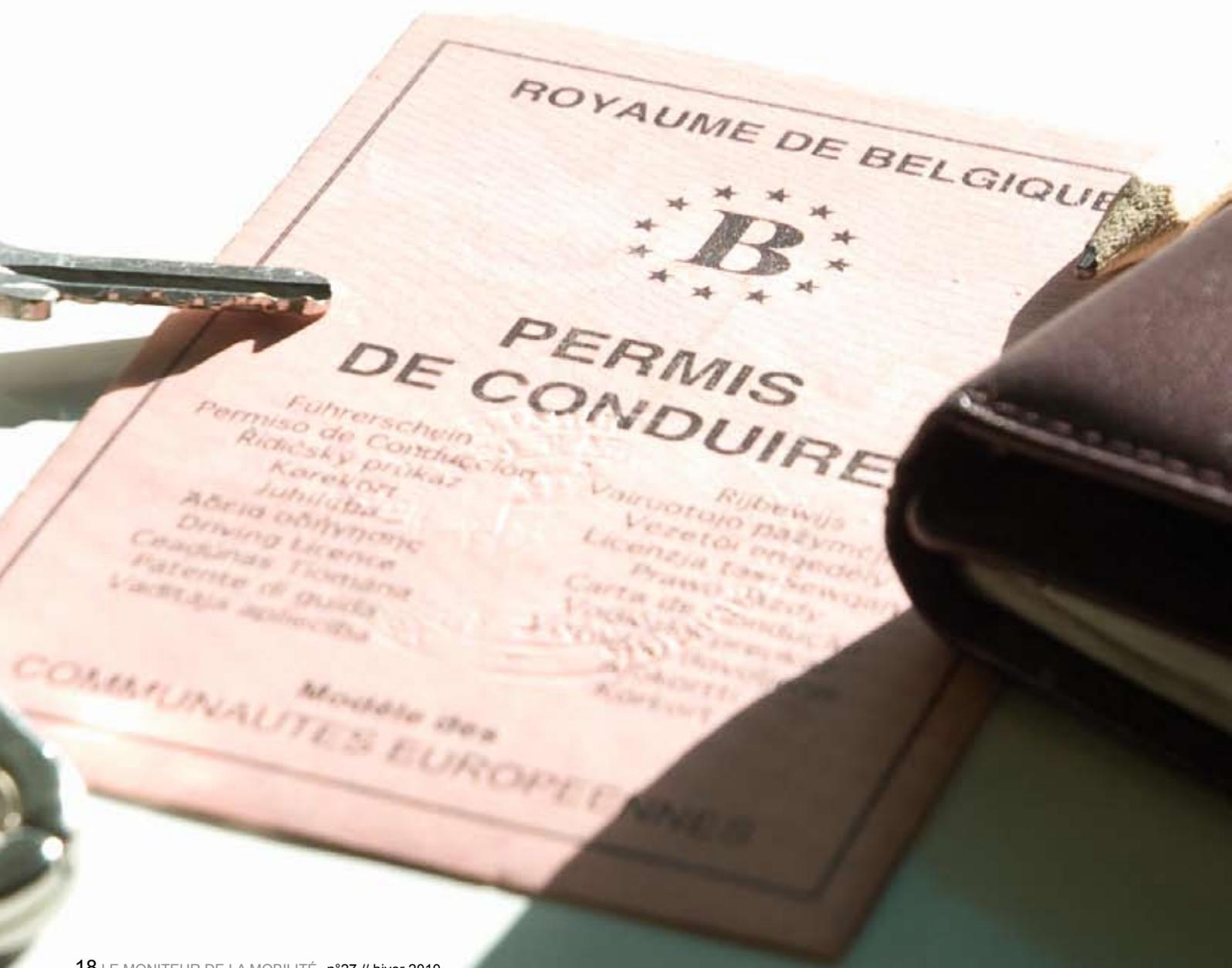
3/ Inspection de sécurité routière : examen systématique sur site d'une route existante afin d'identifier des insuffisances pouvant conduire à des accidents graves (AIPCR)

4/ voir notamment : SWOV Fact sheet (2009), The Road Safety Audit and Road Safety Inspection.

## INSTAURATION DU NOUVEAU PERMIS DE CONDUIRE

# “ LE PROJET MERCURIUS ”

La directive européenne 2006/126/CE impose aux États membres l'instauration d'un permis de conduire au format carte de banque d'ici le 19 janvier 2013. La base de données centrale concernant les permis de conduire, qui existe déjà depuis 1998, va également être renouvelée. C'est la raison pour laquelle le projet Mercurius a été lancé, un projet qui doit veiller à ce que le passage de l'ancien permis de conduire sur papier au nouveau modèle se déroule parfaitement.





Les obligations imposées par l'Europe aux États membres sont au nombre de trois :

1. l'instauration d'un modèle unique
2. l'augmentation de la sécurité routière
3. les possibilités de consultation par d'autres autorités

#### L'instauration d'un modèle unique

Jusqu'à présent, quiconque demande un nouveau permis de conduire reçoit un document sur papier. Il va sans dire que les inconvénients sont nombreux : le risque de fraude, de vol, d'erreurs et de falsification est grand. En outre, chaque État membre possède son propre document et des dizaines de modèles de permis de conduire valables circulent dans l'Union, ce qui ne facilite pas le contrôle par les services d'ordre. À partir de janvier 2013, chaque État membre doit délivrer un permis de conduire selon un modèle défini au préalable, avec des dispositifs de sécurité fixés et une durée de validité administrative limitée.

La Belgique a opté pour une validité de 10 ans (la directive européenne fixe un maximum de 15 ans). Les conditions d'obtention d'un permis de conduire sont évidemment maintenues. Le nouveau permis de conduire aura le modèle d'une carte de banque et ne comprendra pas de puce. Toutes les données seront enregistrées dans une nouvelle banque-carrefour « permis de conduire », qui pourra être consultée par tous les services agréés, comme la Police, par exemple.

#### L'augmentation de la sécurité routière

La sécurité sur la route doit être améliorée en obtenant une bonne vision des données exactes et complètes qui constituent la base de la délivrance ou du renouvelle-

ment (ou non) d'un permis de conduire (données relatives à la déchéance du droit de conduire, à l'aptitude à la conduite et à l'aptitude médicale, etc.) C'est la raison pour laquelle un nouveau système centralisé a été prévu, afin de stocker les données d'une manière cohérente.

#### Les possibilités de consultation par d'autres autorités

À l'avenir, les autorités étrangères pourront également consulter les données relatives au permis de conduire. Cela permettra de lutter contre le tourisme du permis de conduire, de détecter les permis de conduire volés et d'éviter la fraude. Le statut du permis de conduire sera également mis à disposition dans d'autres pays afin d'augmenter la sécurité sur les routes.

La directive prévoit également le développement d'un réseau opérationnel des permis de conduire de l'UE, mais sans date présumée. Néanmoins, d'ici là, la Belgique aura effectué tous les préparatifs pour la nouvelle banque-carrefour. Une telle banque-carrefour est en effet indispensable pour l'instauration d'un permis de conduire à points.

### IMPLÉMENTATION EN BELGIQUE

Le projet est progressivement instauré en Belgique.

#### Cela signifie que nous allons commencer avec plusieurs communes pilotes.

À partir du deuxième semestre de cette année, 17 communes délivreront le nouveau permis de conduire au format carte de banque au citoyen. Il s'agit ici des nouveaux permis de conduire à délivrer, des duplicata et des renouvellements.

Étant donné que cette instauration s'accompagne d'un nouveau système informatique, cette implémentation échelonnée donnera aux informaticiens l'occasion d'optimiser la base de données et les temps de réponse avant que les 572 autres communes appliquent également ce système.

#### La transition sera terminée le 1er janvier 2013.

À partir de ce moment, nous pourrons entamer la conversion massive des six millions de permis de conduire déjà en circulation.

Le citoyen sera invité par la commune à échanger son permis de conduire contre le nouveau modèle. Dans la mesure du possible, cela se déroulera en parallèle avec le renouvellement de la carte d'identité, afin que le citoyen ne doive se rendre qu'une seule fois à la commune pour les deux documents.

Une fois le nouveau permis de conduire délivré, l'ancien modèle sera détruit.

À l'avenir, le citoyen pourra demander son permis de conduire au centre d'examen, à la commune et même depuis son domicile via une connexion Internet sécurisée.

Cette simplification administrative se situe tant sur le plan de l'administration communale (moins de dossiers sur papier) que pour le citoyen (plus qu'une seule visite à la commune). Le citoyen peut à tout moment demander les données de son permis de conduire via une application en ligne « Mon Permis de conduire ».

**Anny Matthys**  
Attachée  
Service Permis de Conduire

Liens utiles : [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)



# SUCCÈS POUR L'ACTION

## “ A L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE ! ”

En 2008, à l'occasion de la « *Journée européenne sans voiture* », Bruxelles Mobilité en partenariat avec la STIB, la SNCB, De Lijn, TEC Brabant-Wallon, Pro Velo, les Ateliers de la rue Voot, Carpoolplaza et Bruxelles Environnement avait lancé une initiative baptisée « *A l'école/Au travail sans voiture* ». Son objectif était de promouvoir une mobilité alternative à la voiture dans le monde des entreprises et des écoles bruxelloises.

Le 4 décembre dernier s'est déroulée la séance de débriefing de la seconde édition de cette action, et ce fut sans conteste une réussite. Plus de 55 000 travailleurs et 10 000 élèves ont été concernés. 80% des personnes participantes ont trouvé l'initiative bonne, voire excellente (pour plus de la moitié d'entre-elles).

- **34 entreprises** ont répondu présent à cet appel et ont mené des actions telles que l'organisation d'une navette, la mise à disposition d'abonnements non personnalisés Villo, la fermeture du parking de l'entreprise, etc ...

- **30 écoles** ont également participé : elles se sont mobilisées en incitant les parents à amener les élèves à l'école autrement que seuls en voiture, en organisant différentes actions, comme des petits-déjeuners, des sorties scolaires, etc.

### 10 TONNES DE CO<sub>2</sub> ÉPARGNÉES !

Bruxelles Environnement a procédé à l'évaluation de l'impact environnementale de cette journée pour les entreprises : 10 tonnes de CO<sub>2</sub> ont pu être épargnées. Plus de 90% des automobilistes inscrits ont utilisé un mode de déplacements durable pour rejoindre leur lieu de travail le 22 septembre 2009.

Quant aux écoles, on a assisté à des réductions de 10 à plus de 50% de la part de la voiture.

### UN SITE WEB SPÉCIFIQUE POUR L'OCCASION

Afin d'aider les entreprises et les écoles

participant à ce défi, Bruxelles Mobilité a mis en place en 2009 un site Internet permettant de connaître le mode de déplacements que le personnel ou les élèves allaient tester le 22 septembre.

Encore difficilement exploitable dans les établissements scolaires, ce site a été bien utilisé par les entreprises et a récolté plus de 4000 réponses.

### ENVIE DE PLUS DE RENSEIGNEMENTS ?

#### Pour les écoles :

**Christine Heine**

Bruxelles Mobilité

Tél.: 02 204 19 23

[chheine@mbrc.irisnet.be](mailto:chheine@mbrc.irisnet.be)

#### Pour les entreprises :

**Daphine Bauchau**

Bruxelles Mobilité

Tél.: 02 204 19 10

[dbauchau@mbrc.irisnet.be](mailto:dbauchau@mbrc.irisnet.be)



#### Entreprises participantes:

AG Insurance, Altran, Art & Build, Banque Degroof, BNP Paribas Fortis, Boehringer Ingelheim, Bruxelles Environnement, la Clinique Ste-Anne St-Remi, les Cliniques universitaires Saint-Luc, Cofely services, le Comité économique et social européen, le Comité des Régions, la Cour des comptes, Dexia Banque, Dexia Insurance Belgium, Elia, les Hopitaux Iris Sud, l'Office National des vacances annuelles, Facultés universitaires Saint-Louis, ONE, Partena HR et Partena Allocations Familiales, Philips-Bruxelles, Randstad, Office national des pensions, Solvay, le SPF Intérieur, la STIB, l'UCL, l'ULB, l'Union nationale des mutualités socialistes, l'Universitaire Ziekenhuis Brussel, Vivaqua et la VUB

#### Ecoles participantes:

l'Ecole Catteau-Aurore, la Gesubsidiëerde gemeentelijke Basisschool Scheut, l'Ecole des 7 Bonniers, la Basisschool 't Plant'Zoentje, l'Ecole La Source, l'Athénée Royal de Ganshoren, l'Institut Marius Renard, le Collège Saint-Hubert, l'Ecole communale de Stockel, l'Ecole Dachsbeck, l'Ecole Les Bruyères, GBS Vande Borne, Parkschool Vorst, K.A. Anderlecht, HA Karel Buls, GVBS De Groene school, Hendrik Conscience, K.A. Emanuel Hiel, BSGO t'Overbeek, Maria Boodschap, BSGO De Goudenregen, Kristus Koning Assumpta, St-Jozefschool, St-Albertusschool, St-Niklaasinstituut, Maria Boodschaplyceum, L'Ecole Saint-Henri.

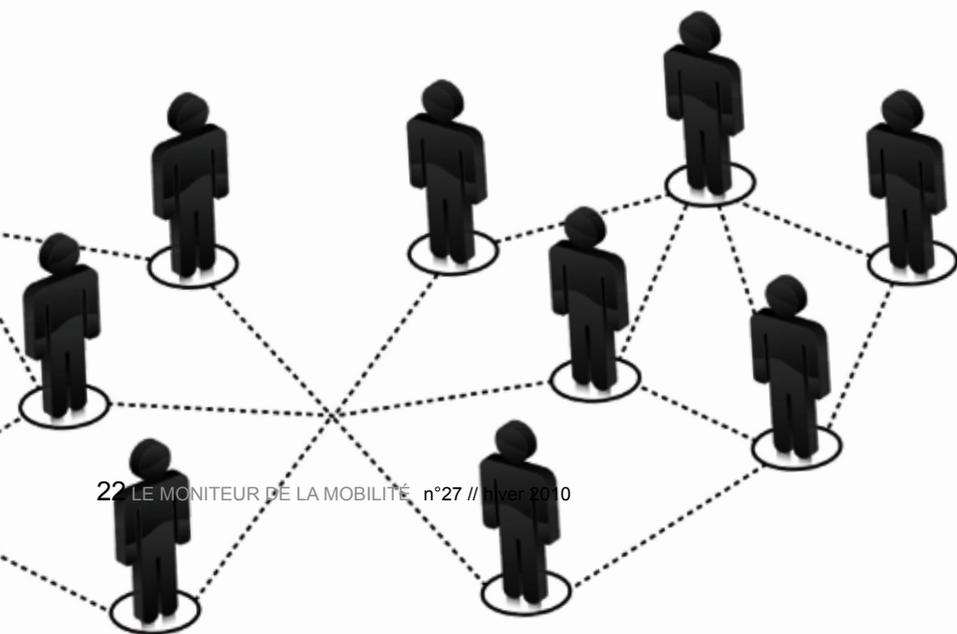
# CRÉATION D'UN RÉSEAU DE CONSEILLERS EN MOBILITÉ BRUXELLOIS (CEMA)

*Depuis 2001, Bruxelles Mobilité organise des formations de conseiller en mobilité, qui connaissent un succès important. Le 10 décembre dernier, l'administration régionale a lancé une plate-forme permettant à ces spécialistes de la mobilité de partager leurs expériences et parfaire leurs connaissances. L'occasion également de renforcer la collaboration avec les réseaux existants de Wallonie et de Flandre...*

## QU'EST-CE QU'UN CONSEILLER EN MOBILITÉ ?

Plus de 250 personnes issues d'administrations communales et régionales, d'associations, de zones de police, de sociétés de transports publics, etc. ont aujourd'hui suivi la formation de conseillers en mobilité.

Un conseiller en mobilité est un généraliste de la mobilité qui remplit des fonctions essentielles au sein de son institution (administration, entreprise, association, cabinet politique): être un relais, un lien entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité, suivre des projets de mobilité depuis leur conceptualisation jusqu'à leur réalisation et leur évaluation sur le terrain, identifier les « dysfonctionnements » en matière de déplacements et proposer des solutions, etc.



## DES OUTILS AU SERVICE DES CEMA

- **Le Moniteur de la Mobilité**, magazine bruxellois de la mobilité, paraît 3 fois par an. Ce périodique sert de relais entre les différents acteurs de la mobilité – téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.avcb-vsgb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>



- **Le Cahier du Moniteur de la Mobilité** a pour objectif d'apporter un éclairage supplémentaire technique sur certaines thématiques (gestion des chantiers, PDS, stationnement, etc.) - téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.avcb-vsgb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>
- **Des formations** s'inscrivent en complémentarité avec les cours de base ou s'inspirent de l'actualité ou de demandes particulières émanant des CeMA.
- **Des groupes de travail**, ateliers de production de savoir, abordent des sujets de façon plus pointue en groupes plus restreints.
- **Un site internet** consacré à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale permet aux CeMA d'avoir accès à une foule d'information relative à la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale : rendez-vous sur [www.bruxellesmobilite.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be).
- **Une rencontre annuelle** des CeMa vise à dresser le bilan des activités du réseau et à donner des impulsions pour le programme de l'année suivante.

*Intéressé par la formation de conseiller en mobilité ?*

Contactez Pierre-Jean Bertrand  
ou Gregory Moors,  
Bruxelles Mobilité  
02 204 19 21 - 02 204 19 31  
[pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)  
[gmoors@mrbc.irisnet.be](mailto:gmoors@mrbc.irisnet.be)



## L'OBJECTIF DU RÉSEAU

Un grand nombre de ces nouveaux spécialistes de la mobilité ont fait part à Bruxelles Mobilité de leur souhait de pouvoir se rencontrer en vue de partager leurs expériences et de parfaire leurs connaissances.

Pour répondre à cette attente, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec l'Association de la Ville et des Communes, propose de structurer les conseillers en mobilité en réseau. Les objectifs de ce réseau sont multiples :

- La (re)dynamisation des politiques de mobilité menées notamment par les communes, au travers d'échanges d'expériences.
- L'inscription des CeMa dans un processus de formation continue par l'organisation de séminaires, colloques et formations spécialisés.
- La création d'un langage commun et d'un esprit de groupe via l'organisation de visites de terrain.
- Un soutien permanent aux CeMa dans l'exercice de leur fonction grâce à de l'appui-conseil.

## LE CARNET D'ADRESSES : LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNES	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilit@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. D'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Marc Schottey	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	mertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be

# APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT

## “ POURQUOI PAS UN PLAN DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

## DANS VOTRE ÉCOLE ? ”



Depuis maintenant quatre ans, la Région de Bruxelles-Capitale invite les écoles à réfléchir et à agir sur leur mobilité et sur la sécurité routière. Actuellement, plus de 100 écoles bruxelloises participent et mettent en place leur Plan de Déplacements Scolaires. En ce début 2010, un cinquième appel à participation est lancé aux écoles désireuses de se lancer dans la démarche. Les principaux objectifs poursuivis sont la sensibilisation des parents et des élèves à la mobilité durable et à la sécurité routière, l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie sur le chemin de l'école et à ses abords, et la promotion des modes de déplacements durables.

Pour démarrer le projet et en établir les bases, la Région de Bruxelles-Capitale offre aux écoles sélectionnées l'aide soutenue des associations COREN ou GREEN pour les accompagner lors de la première année du Plan de Déplacements Scolaires.

Si votre école est déjà active sur le sujet ou souhaite le devenir, si la voiture est le principal mode de déplacement des élèves et que vous pensez que des alternatives sont possibles, s'ils viennent à pied mais que vous souhaitez améliorer leur sécurité, ou simplement si vous êtes enseignant et souhaitez travailler sur le sujet avec vos élèves, n'hésitez pas à consulter le site [www.bruxellesmobilité.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be) rubrique « Professionnels et écoles » et/ou contacter Bruxelles Mobilité par mail : [pds@mrbc.irisnet.be](mailto:pds@mrbc.irisnet.be) ou par téléphone au 02.204.19.23 (Christine Heine)

### FAITES CIRCULER !

#### C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse email à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante : [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

#### C'EST ÉCOLOGIQUE

Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante : [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

### ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

**Oui**, un collègue souhaiterait obtenir le Moniteur de la Mobilité. Voici ses coordonnées :

Nom.....

Prénom.....

Organisation.....

Fonction.....

Adresse.....

Téléphone.....

E-mail.....

Fax.....

**Oui**, je dispose d'une adresse e-mail et vous pouvez m'envoyer le Moniteur de la Mobilité à cette adresse :

Nom.....

Prénom.....

E-mail.....

**BON À RENOYER À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**