

# Mobilité et sécurité routière

La **mobilité** en Région de Bruxelles-Capitale procède d'une multiplicité de modes de déplacements (modes actifs<sup>48</sup>, transports publics, véhicules motorisés et voie fluviale). Son évolution<sup>49</sup> en lien avec la sécurité<sup>50</sup> nous pousse à penser la complexité des interactions entre les différents champs qui la composent, notamment la sécurité routière et la sécurité dans les transports en commun. Notre compréhension de cette évolution est essentielle. En effet elle est la garantie de pouvoir se déplacer en toute sécurité et elle est intimement liée aux défis à relever et à l'exercice plus fondamental de nos libertés.

La thématique de la **sécurité routière** est étroitement liée à des compétences qui ont été régionalisées suite à la Sixième réforme de l'Etat (infractions au code de la route, règles de circulation routière, création d'un fonds de sécurité routière régional...). Les points d'attention prioritaires déjà identifiés au niveau national<sup>51</sup> reprennent la vitesse excessive et inadaptée, la conduite sous influence d'alcool et de drogue, le port de la ceinture et l'utilisation des dispositifs de retenue, la distraction au volant, la fatigue, la réglementation en matière de poids lourds et de camions plus légers, le contrôle technique, la formation à la conduite et les examens, la sécurité des usagers vulnérables, les sanctions effectives et la lutte contre le multi-récidivisme, les mesures adaptées aux contrevenants étrangers, la sensibilisation du grand public.

En Région de Bruxelles-Capitale, les priorités sont fixées par les États généraux de la sécurité routière et le **Plan d'actions régional de sécurité routière 2011-2020 (PASR)** approuvé par le Gouvernement en date du 28 avril 2011. Ce plan est décliné en 9 objectifs stratégiques, 48 objectifs opérationnels et 183 actions. S'inscrivant dans le contexte européen et fédéral de lutte contre l'insécurité routière, l'objectif est de réduire de 50 % le nombre de victimes d'accidents de la circulation à l'horizon 2020, par rapport à la moyenne 2006-2008.

## Spécificités en matière d'accidentalité

Le caractère urbain et la taille réduite de la Région bruxelloise<sup>52</sup> déterminent fortement les statistiques en matière de sécurité routière, dès lors que les vitesses pratiquées y sont plus basses. Le nombre pondéré d'accidents y est globalement plus faible et le nombre d'accidents graves également, avec seulement 5 % des décès totaux en Belgique. On constate toutefois dans la Région bruxelloise plus d'accidents en carrefour, un taux d'alcoolémie en moyenne plus élevé parmi les conducteurs positifs, et le nombre le plus important d'infractions pour l'utilisation du GSM au volant, la cigarette au volant et la manipulation d'autres objets<sup>53</sup>.

**Les usagers vulnérables** (piétons, vélos, deux roues motorisés) nécessitent une attention particulière du fait du caractère urbain et de l'augmentation de l'utilisation des deux roues en ville.

**Le transport public** est quant à lui un acteur essentiel du développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale<sup>54</sup> et présente des spécificités propres<sup>55</sup> au travers de :

- Certaines formes de criminalité liées aux autres thématiques abordées<sup>56</sup> par ailleurs dans le présent plan et du sentiment d'insécurité engendré ;
- L'organisation supra-locale des transporteurs ;
- L'organisation intégrée des services de police, partenaires.

L'importance des transports publics en Région bruxelloise se traduit par les quelques chiffres suivants :

- 134.9 millions de voyages en métro, 132,7 par tram et 102,6 par bus, soit au total près de 370,2 millions de voyages<sup>57</sup> pour la STIB ;
- 94.605 parcours pour les TEC ;
- 45 millions de voyageurs sont transportés de, vers et dans la Région bruxelloise par De Lijn ;
- 363.375 montées en moyenne par semaine au niveau de la SNCB.

Etant donné cette importance, le présent plan apporte une attention particulière à la **sécurisation de l'ensemble des modes de transport** en Région bruxelloise.

**Le port de Bruxelles** connaît principalement des vols de matériaux sur les terrains du domaine, vols par effraction dans les entreprises, abandons de véhicules volés et escroquerie à l'assurance, vandalisme (tags, graffiti...), de délits liés à la législation sur l'environnement (pollutions (in)volontaires)...

Tout comme les transports en commun, il connaît des spécificités propres en termes de collaboration avec la police intégrée. Plus particulièrement pour les plans d'eau, la police des voies navigables de la police fédérale pour les interventions sur le canal et la présence ponctuelle sur l'eau en appui de la police locale, et les Zones de polices locales pour les autres interventions sur le domaine du Port sur demande de la Capitainerie (Zones de police locale Bruxelles-Ouest, Midi et Bruxelles-Capitale-Ixelles).

<sup>48</sup> Piétons et cyclistes.

<sup>49</sup> « *La Région entend également développer de nouveaux modes d'approvisionnement de la ville, notamment par voie fluviale.* », Plan Régional de Développement Durable, pp. 15-16.

<sup>50</sup> Tel que défini par l'Observatoire Bruxellois pour la prévention et la Sécurité, « *le champ d'observation Mobilité et Sécurité est consacré aux déplacements des personnes et des biens pour tous les types de transport comme les transports en commun, les taxis, mais aussi le stationnement et le transport de marchandises avec notamment le transport par voie d'eau. La sécurité routière trouve naturellement sa place dans ce champ avec les transports individuels et la mobilité douce* », Rapport 2015 de l'OBPS, p. 17.

<sup>51</sup> NCSI, p. 137

<sup>52</sup> *La sécurité routière*, Rapport 2015 de l'OBPS, pp. 154-185.

<sup>53</sup> Idem, p. 158.

<sup>54</sup> Crime Prevention and Communities Safety : Cities and the New Urban Agenda, 5ème Rapport international, Le Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPIC), Chapter 4 – Preventing crime on urban public transport, p. 9, Montreal, 2016 : « Then, safety in public transport is examined as an important issue due to its impact on the particularly rapid urban development currently underway. This aspect can make the difference between a harmonious urban expansion and a fragmented and criminogenic territory ».

<sup>55</sup> Valuing the social impacts of public transport – Final Report, UK Department for Transport, March 2013, p. 11ss.

<sup>56</sup> Comme les vols et dégradations de moyens de transports, l'environnement, la gestion de crise et la résilience ou encore la consommation de substances psychotropes. L'agressivité physique ou verbale se manifeste également à travers cette thématique.

<sup>57</sup> A titre de comparaison Brussels Airport enregistre annuellement près de 23.5 millions de passagers. BRUtrends 2015, p. 11 - <http://www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/corp/en/brutrends2015>



## Stratégie « Sécurité routière »

L'approche de politique intégrale de sécurité routière préconisée s'articule autour de trois axes : *Engineering, Education et Enforcement*. La connaissance et la recherche en matière d'accidentalité sont également prises en compte.

**L'engineering** concerne l'amélioration de l'équipement, de l'infrastructure routière et du véhicule. En milieu urbain, l'accent est mis sur les groupes cibles à risques que représentent les usagers vulnérables, soit les piétons et les cyclistes, ainsi que les deux roues motorisées. Une approche tant préventive que curative est préconisée par le PASR : avis, audits de sécurité routière, inspections de sécurité routière, évaluation avant-après travaux d'aménagement des infrastructures, résolution des zones à concentration d'accidents....

En matière de réglementation, l'adaptation du code de gestionnaire de voirie au contexte bruxellois est essentielle et présentera des nouvelles mesures pour la signalisation de la voie publique. L'approche technologique du contrôle sur la route et du contrôle technique est envisagée également.

**L'éducation** vise la prévention, l'éducation et la sensibilisation des usagers de la route et porte une attention aux usagers vulnérables. Apprentissage tout au long de la vie, campagnes ciblées, information sur les règles applicables, formations adaptées au contexte bruxellois et aux publics-cibles sont privilégiés.

**L'enforcement** a trait à l'application des règles et aux contrôles ou plus largement, l'ensemble du dispositif - moyens pénaux, surveillance policière, procédures de traitement juridique et les sanctions effectives - mis en place avec pour objectif que les usagers de la route se comportent de manière sûre et conforme aux intentions de la loi et de la réglementation.

Cette trilogie ne peut atteindre les objectifs arrêtés sans qu'elle soit soutenue par un **engagement** permanent des parties et une **évaluation** continue.

Pour les services compétents en la matière, les **objectifs prioritaires** visent à :

1. Réduire les vitesses excessives et inadaptées ;
2. Augmenter le port de la ceinture, ainsi que l'usage correct des dispositifs de retenue pour enfants et du casque à vélo ;
3. Réduire la conduite sous influence de l'alcool ou de la drogue ;
4. Valoriser et stimuler les comportements prudents et anticipatifs (comme le port de la ceinture) et réduire les comportements dangereux et inadaptés (comme le non-respect de l'arrêt au feu rouge) ;
5. Protéger les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes ;
6. Rendre les routes et rues intrinsèquement sûres ;
7. Améliorer la chaîne contrôle-sanction ;
8. Améliorer la connaissance des accidents corporels et de leurs circonstances afin de mener des actions de sécurité routière mieux ciblées

et plus efficaces au contexte urbain et bruxellois ;

9. Ancrer la sécurité routière dans la culture et les structures politiques et administratives.

Par ailleurs, le **suivi des victimes** de la circulation routière se fera au regard de la directive européenne en matière de droits. Concernant les **auteurs**, les formes alternatives de sanction dans un but pédagogique et de changement comportemental effectif seront favorisées, ainsi que la lutte contre la récidive.

Dès lors les objectifs transversaux seront :

- Le renforcement de la mise en œuvre du **PASR 2011-2020** ;
- La mise en place au sein de la Direction de la Sécurité routière, en association avec BPS, d'un **panel de suivi stratégique et tactique (PSST)**<sup>58</sup> composé de représentants des zones de police et de la police fédérale, éventuellement complété par des experts mandatés par les partenaires ayant pour missions de :
  - Déterminer les priorités et les objectifs 2017 de constatation et de recherches en fonction des priorités fixées dans le PASR 2011-2020 ;
  - Assurer le suivi et le monitoring du (projet de) PGSP, du PASR et plus particulièrement la mise en œuvre de la Sixième réforme de l'Etat, et évaluer les résultats des actions de sensibilisation et des actions de maintien y afférentes ;
  - Adapter et planifier les actions de maintien en fonction des priorités de la politique régionale relative à la sécurité routière (ex. actions de sensibilisation).

De manière plus spécifique, les objectifs seront les suivants :

- Intégrer le **centre de mobilité de Mobiris** dans le **centre de communication et de crise** intégré ;
- Mettre en place le **centre régional de traitement (CRT) des infractions de roulage** ainsi qu'un centre de visualisation de l'ensemble des images sur le territoire de la Région, dans le but d'assurer un monitoring des situations de routine et de crise en Région bruxelloise, aux fins d'appuyer les autorités dans leur gestion des questions de sécurité et de prévention ;
- Renforcer l'orientation de la Région bruxelloise vers une **smart city**, notamment par le déploiement d'un **réseau ANPR** (par exemple dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basse émission).

58 La même mesure s'applique également pour les transports en commun.

## Suivi

**M6.8** : Soutenir la **plateforme de coordination opérationnelle** Mobilité & Sécurité routière (parquet, police intégrée, partenaires) au niveau régional<sup>64</sup>.

## Prévention

**M6.1** : **Mobiliser les acteurs** et développer des **synergies** en vue :

- De sécuriser les abords des **écoles** ;
- D'intégrer la dimension sécurité routière<sup>59</sup> dans les dossiers d'**aménagement des espaces publics** ;

**M6.2** : Développer différents **outils** qui contribuent à améliorer la sécurité routière :

- Placer des **radars** préventifs fixes ou mobiles ;
- Renforcer les **Contrats de mobilité**<sup>60</sup> et assurer le reporting à la plateforme de coordination opérationnelle Mobilité & Sécurité routière ;
- Valoriser la « **fonction circulation** »<sup>61</sup> auprès du personnel policier, dans le cadre de l'École des métiers de la sécurité ;

**M6.3** : **Sensibiliser le public** :

- Fournir une information continue au **grand public** sur les règles du code de la route (diffusant des conseils de sécurité routière) ;
- Prévoir des formations adaptées au **public-cible** (entreprises, enseignants, enfants, parents...) et mettre à disposition du matériel pédagogique ;



Sécurité  
routière

## Réaction

**M6.4** : Déployer le réseau de **caméras ANPR**, en concertation avec les polices locale et fédérale et mettre sur pied un **Centre régional de traitement des infractions (CRT)** ;

**M6.5** : Renforcer **les actions de contrôle** :

- Des véhicules (homologation, papiers et certificats de contrôle technique), des convois de transport exceptionnel<sup>62</sup> (ADR, +3,5T) et des auto-écoles (véhicules et personnel) ;
- En matière d'alcool et de drogues au volant, de vitesses excessives, de port de la ceinture et d'utilisation du GSM au volant ;

**M6.6** : Développer une **approche commune** pour les différentes autorités lors d'événements exceptionnels :

- En cas de **fortes intempéries ou vents** : approche commune relative à la fermeture des parcs et espaces verts ;
- En cas d'**accidents graves** : réaction sur le terrain (sécurisation du site, impacts sur la mobilité...) ;

**M6.7** : Etablir un **diagnostic** des différentes pratiques des services de police<sup>63</sup> pour **annoncer** aux familles un **décès** consécutif à un accident grave ou une autre mauvaise nouvelle (annonce par un agent de police, par le bureau d'aide aux victimes, synergies avec les zones de police en-dehors de la Région de Bruxelles-Capitale...) ; à partir de ce diagnostic, optimiser l'accompagnement des victimes ;

<sup>59</sup> Cf. l'objectif 6.1 du PASR 2011-2020 : « Tous les acteurs en charge d'un dossier d'aménagement de voirie sont sensibilisés et formés à la sécurité routière ».

<sup>60</sup> Pour chaque carrefour et voirie prioritaire, il peut être défini des objectifs particuliers supplémentaires. À l'heure actuelle, 11 communes sur les 19 disposent d'un contrat de mobilité. La liste des carrefours/voies à surveiller ainsi que les horaires d'intervention sont établis – en concertation – lors d'une réunion d'évaluation de la période écoulée et de préparation de la période à venir à laquelle toutes les parties prenantes sont invitées, à savoir le(s) représentant(s) de la commune, le(s) représentant(s) de la zone de police, le(s) représentant(s) de la STIB et le(s) représentant(s) de De Lijn.

<sup>61</sup> A.R. 17/12/2001.

<sup>62</sup> Par exemple : établissement d'une cartographie des itinéraires (cf. M10.4 thématique 10) et communication des autorisations délivrées aux services de police...

<sup>63</sup> Circulaire GPI 58ter ; Protocole d'accord entre l'Etat, la Communauté flamande, la Communauté française et la Commission communautaire commune en matière d'assistance aux victimes du 5 juin 2009 (MB. 15/07/2009).

<sup>64</sup> Cette mesure concerne aussi bien la sécurité routière que la mobilité au sens large, y compris les transports en commun.

## Stratégie « Transports en commun »

L'implication directe et constante des autorités locales et régionales est un facteur critique de succès à la mise en place d'une politique de coordination de la prévention et de la sécurité en matière de transports en commun. Cette coordination se fait par le biais des outils mis en place par la Sixième réforme de l'État et plus précisément par le Conseil Régional de Sécurité. La planification, quant à elle, est opérée conjointement par BPS, les acteurs et le Directeur coordonnateur administratif auquel il a été confié la mission d'établir un plan régional de sécurité dans les transports en commun<sup>65</sup>.

L'objectif de cette politique vise notamment à la complémentarité des dispositifs humains et/ou techniques au travers de différents projets en cours de développement tels que la vidéo-protection, la mise en œuvre du plan bruxellois de prévention et de proximité, ainsi que l'engagement des services de prévention dans les transports en commun en renfort aux moyens mis à disposition du service de transport régional et des zones de police.

Cette action nécessite la mise en place d'un monitoring et d'une géolocalisation<sup>66</sup> accrues des constats des transporteurs et des services de police aux fins d'appuyer les autorités dans leur gestion territoriale des questions de sécurité et de prévention à l'échelle des quartiers<sup>67</sup>.

Tenant compte de la diversité des modèles de mise en place de ces effectifs retenus au sein des zones de police locale, une spécialisation accrue basée sur une plus grande coordination des formations existantes et une offre de formation adaptée à cet environnement spécifique sont des facteurs importants tant en termes d'effectivité de la mesure qu'en terme notamment de protection des intervenants. Ainsi, dans le cadre du plan intégral et intégré de sécurité dans les transports en commun, dans la prolongation des interventions déjà opérées par les transporteurs dans la formation de base des aspirants inspecteurs de police, la question de la création d'une formation adaptée doit voir le jour. Dans un souci d'offre de soutien aux communes et services de police, l'Ecole des métiers de la sécurité (ERMS) développera un pôle autour de cette spécificité bruxelloise « Transports en commun » dédiés à la formation et à la coordination de l'offre de formation en cette thématique au profit des métiers de la ville<sup>68</sup>.

De manière transversale, les objectifs visent en priorité :

- Une politique où les **autorités locales et régionales** concernées sont directement et constamment impliquées ;
- L'intégration de la spécificité des « **Transports en commun** » dans les politiques locales de prévention et de sécurité ;

- La **spécialisation accrue** des membres du personnel des zones de police locales affectés à la sécurité dans les transports en commun et le développement de synergies et d'une approche coordonnée ;
- Une **offre de soutien aux communes et services de police** par le développement au sein de l'**Ecole des métiers de la sécurité** d'un pôle « Transports en commun »

<sup>65</sup> Voir Conseil régional de sécurité du 18 juillet 2016 et plateforme de concertation TECOV du 6 octobre 2016.

<sup>66</sup> Voir également l'initiative de la zone de police locale BRUNO en matière de localisation des infractions relatives aux transports en commun.

<sup>67</sup> Conférence internationale des 12, 13 et 14 décembre 2012 – Sécurité, démocratie et villes : Manifeste d'Aubervilliers et Saint-Denis, Une politique éclairée, p.7.

<sup>68</sup> Accord de majorité 2014/2019, p.61.

## Suivi

**M6.16** : Améliorer l'**image et l'échange d'information** en matière de sécurité dans les transports en commun par l'intégration des différentes formes de données et publication d'un feuillet de suivi multidisciplinaire dans le cadre du Plan régional de sécurité transport en commun au profit des autorités administratives et services partenaires.

## Prévention

**M6.9** : Développer un programme de **communication** visant à une réappropriation positive de l'espace public dans les transports en commun, afin, notamment, de diminuer le sentiment d'insécurité ;

**M6.10** : Renforcer la mobilisation des autorités locales, zonales et régionales dans la mise en œuvre de dispositifs assurant une **présence sur le réseau de transports en commun** dont elles ont la charge. Une concertation poursuivant cet objectif sera mise en place entre la Région et les zones de police afin de coordonner la présence des effectifs de celles-ci. Ces derniers seront complétés par la présence d'effectifs régionaux, si cela s'avère nécessaire. Enfin, sera adoptée une réglementation régionale encadrant et conditionnant à la poursuite de cet objectif l'octroi d'un libre-parcours sur le réseau de transport en commun pour les agents exerçant quotidiennement une mission de sécurité ou de prévention, **et dans le respect de leurs missions principales** (gardiens de la paix, police, éducateurs de rue, etc.) **pour un territoire déterminé** ;

**M6.11** : Créer un pôle de **connaissance et de formation** « transports en commun » au sein de l'ERMS, bénéficiant des agréments légaux requis<sup>69</sup>, qui :

- Intègre les équipes de sécurité et d'accompagnement des transporteurs dans les parcours de formation des métiers de la sécurité au niveau régional en fonction des compétences spécifiques (policier et agent de sécurité, gardiens de la paix et agents d'accompagnement...) ;
- Contribue à la professionnalisation des pratiques par la création d'une offre de formation « transports en commun » au profit de l'ensemble des partenaires impliqués dans les transports en commun ;
- Procède à l'inventaire et la concentration des moyens didactiques existants ;
- Propose un module de formation spécifique à chaque société de transport en commun active à Bruxelles ;

**M6.12** : Développer une culture intégrée en matière **d'aménagement de l'espace public** ou de prévention des différentes formes de criminalité dans les transports en commun, notamment par le biais de partenariats (*benchmarking* en cours, cf. expérience londonienne en matière de prévention) ;

## Transports en commun

### Réaction

**M6.13** : Désigner un **Magistrat de référence** (point de contact) pour les transports en commun ;

**M6.14** : Renforcer les **collaborations** entre le port de Bruxelles et les différents partenaires en matière de contrôle ;

**M6.15** : Renforcer et intégrer les différents dispositifs (secteur associatif, police intégrée et transporteurs) **d'accompagnement et d'orientation** et augmenter les capacités d'accueil et de prise en charge des personnes en errance présentes sur les **réseaux de transport** en RBC, avec une attention particulière concernant les problématiques de **multipathologies** (troubles psychologiques et problématiques liées aux assuétudes) ;