

ZONE DE POLICE VESDRE

www.policevesdre.be



Police

Zone Vesdre

Verviers, le 19 mai 2009

Madame,
Monsieur,

Bienvenue à la conférence de presse de la Zone de Police Vesdre « Mieux Verbaliser pour plus de sécurité routière ».

Vous trouverez dans ce dossier :

- Les noms et fonctions de vos interlocuteurs
- Un communiqué de presse sur le plan d'action sécurité routière 2009 de la Police Vesdre
- Une description détaillée du plan d'action
- L'adresse URL pour télécharger une version électronique de ce dossier

Eric Piscart
Zone de police Vesdre
Consultant en communication

Vos interlocuteurs :

- **Yvan Ylieff**, Bourgmestre de Dison
- **Philippe Godin**, Bourgmestre de Pepinster
- **Marcel Simonis**, Commissaire divisionnaire, Chef de corps, Zone de police Vesdre
- **Nathalie Doyen**, Commissaire, Chef du service de gestion de la mobilité, Zone de police Vesdre
- **Lionel Rion**, Fonctionnaire de prévention, Ville de Verviers

ZONE DE POLICE VESDRE

www.policevesdre.be

COMMUNIQUE DE PRESSE

Publication immédiate



Police

Zone Vesdre

Dossier traité par : Eric Piscart - Zone de police Vesdre - 087/329 251 - 0494/501 774

Police Vesdre : mieux verbaliser pour plus de sécurité

En 2006 et 2007, la Zone Vesdre a constaté sur son territoire une évolution plutôt défavorable des chiffres d'accidents avec lésions corporelles. Une situation qui ne pouvait satisfaire ni les services de Police, ni les Autorités administratives et judiciaires. Dès 2008, une réduction a été observée mais l'enjeu était évidemment de confirmer cette tendance pour les années suivantes. La traduction de cette volonté a pris la forme d'un plan d'action pour l'année 2009 qui a permis de passer de la réflexion à la réalisation sur le terrain.

Celui-ci s'inscrit dans la suite du Plan Zonal de Sécurité 2009-2012, présenté en novembre 2008, un outil qui définit les grandes orientations et les priorités du travail policiers pour cette période. Ce PZS place la sécurité routière comme phénomène prioritaire pour la Police Vesdre, avec parmi les actions à mener, la rédaction d'un plan spécifique sur le sujet.

Un des aspects les plus importants de ce plan d'action est qu'il définit une nouvelle politique de verbalisation que les policiers locaux appliquent maintenant depuis plusieurs mois. Objectif ? non pas verbaliser plus, mais verbaliser mieux. Ainsi, le plan ne prévoit pas plus de PV, dont le nombre devrait rester stable, mais que ces derniers concernent des infractions prioritaires, à savoir celles qui sont de nature à causer un accident ou qui concernent des facteurs pouvant causer ou aggraver des blessures. « A ce titre, nous avons mis en place des balises qui permettent de régulièrement faire le point sur la verbalisation effectuée, et surtout de l'examiner au vu des priorités établies dans le plan » explique Marcel Simonis, Chef de Corps de la Police Vesdre.

Des actions particulières sont donc mises en place sur des problématiques comme la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogue au volant, les jeunes - et les moins jeunes - qui trafiquent leurs cyclomoteurs, le défaut de contrôle technique. Evidemment, de nombreux contrôles répressifs sont organisés afin de vérifier l'utilisation de dispositifs de retenue adéquats (ceinture à l'avant et à l'arrière, dispositifs spécifiques et homologués pour les enfants en bas âge,...). La Police Vesdre intensifie également ses contrôles de vitesse, avec un soin particulier dans le choix des endroits et des heures en fonction de leur caractère problématique. Autre point important : le stationnement gênant et/ou dangereux, par exemple dans le cas d'un véhicule qui pourrait masquer une priorité de droite ou l'accès à un passage pour piétons.

Ce plan, volontariste à de nombreux égards, développe aussi d'autres aspects directement liés à la sécurité routière. Il comporte ainsi des actions spécifiques en matière d'éducation, notamment le parc-école pour apprendre le code de la route aux plus jeunes. Il développe aussi le service d'assistance policière aux victimes, avec la mise en place d'un dispositif spécialisé, disponible 24 heures sur 24, afin d'apporter un soutien aux victimes d'accident de la circulation et à leurs proches.

S'il est volontariste, le plan est également innovant. Il dresse des perspectives d'actions concrètes discutées avec les partenaires de la Police Vesdre, dont le Parquet de Verviers. Il développe le principe des médiations pénales et des peines de travaux d'intérêt général, notamment pour les infractions concernant les conducteurs de cyclomoteurs. Il prévoit aussi des actions spécifiques envers les personnes régulièrement verbalisées en matière de roulage.

« Si je peux résumer le plan d'action, je dirais qu'il permet de mieux analyser, mieux verbaliser, mieux assister, mieux former et informer, mieux appréhender et dissuader » conclut Marcel Simonis « avec l'objectif de diminuer tant le nombre d'accidents avec lésions corporelles que de personnes victimes d'accident de la route ».

Mieux analyser

Mieux verbaliser

Mieux assister

Mieux former et informer

Mieux appréhender et dissuader



Police

Zone Vesdre

Plan d'action Sécurité Routière 2009

Table des matières

0. INTRODUCTION	8
1. MISE EN PLACE D'UN RESEAU ROULAGE ZONAL	9
2. L'ANALYSE DE LA MOBILITE	9
Description du problème	9
Mesures concrètes	10
3. LA FLUIDITE	11
Description du problème	11
Mesures concrètes	12
4. CAPACITE EN MATIERE DE CIRCULATION	12
Description du problème	12
Mesures concrètes	12
5. CONSTATATIONS, POLITIQUE DE VERBALISATION ET SON SUIVI	13
Description du problème	13
Mesures concrètes	13
6. INFRACTIONS PRIORITAIRES	14
6.1. La vitesse	14
Description du problème	14
Mesures concrètes	15
6.2. Le stationnement gênant et/ou dangereux	15
Définition du concept de stationnement gênant et dangereux	15
Description du problème	15
Mesures concrètes	17
6.3. L'alcool et la drogue au volant	17
Description du problème	17
Mesures concrètes	17
6.4. Le défaut d'assurance et le défaut de contrôle technique	17
Description du problème	17
Mesures concrètes	18
6.5. Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de sièges pour enfants	18
Description du problème	18
Mesures concrètes	18

6.6. Les cyclomoteurs	18
Description du problème	18
Mesures concrètes	19
6.7. Le non respect des feux rouges	19
Description du problème	19
Mesures concrètes	19
6.8. La récidive	19
Description du problème	19
Mesures concrètes	19
6.9. La conduite inappropriée	20
Description du problème	20
Mesures concrètes	20
7. EDUCATION A LA SECURITE ROUTIERE : LE PARC-ECOLE	20
Description du thème	20
Description de l'activité policière	20
Mesures concrètes	20
8. LA RENTREE PAISIBLE	21
Description du thème	21
Mesures concrètes	21
9. ACTIONS PREVENTIVES ET REPRESSIVES INNOVANTES	21
10. MEDIATION PENALE ET TRAVAUX D'INTERET GENERAL	22
11. ASSISTANCE POLICIERE AUX VICTIMES	22
Description du thème	22
Mesures concrètes	22
12. COMMUNICATION EXTERNE	22
Communication à la presse et à la population:	22
Communications aux partenaires	23
13. INFORMATION ET FORMATION AU PERSONNEL	23
14. AVIS/DIRECTIVES AUX AUTORITES OU AUX PARTENAIRES	24
15. CHANTIERS	24
16. MATERIEL	24
Annexe : Tableaux des indicateurs	25

0. Introduction

Dans son Plan Zonal de Sécurité 2009-2012, la Police Vesdre a retenu 8 objectifs stratégiques, parmi lesquels la sécurité routière. Dans ce cadre, le PZS prévoit la rédaction d'un plan d'action consacré à cette problématique.

Pour l'année 2009, le plan d'action (PA) comprend les infractions prioritaires suivantes :

- la vitesse
- les stationnements gênants ou dangereux
- l'alcool et les stupéfiants au volant
- le défaut d'assurance et de contrôle technique
- la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants
- les cyclomoteurs
- la récidive
- le non respect des feux rouges

En outre, le PA aborde :

- l'analyse de la mobilité (sécurité, fluidité, verbalisation, capacités hommes/heures)
- la fluidité
- la politique de verbalisation et son suivi
- l'éducation à la sécurité routière (parc-école)
- la rentrée paisible
- les actions préventives innovantes
- la médiation pénale et les travaux d'intérêt général
- l'assistance policière aux victimes
- la communication
- les avis et directives aux autorités ou aux partenaires
- les chantiers (arrêtés et surveillance)
- la formation
- le matériel envisagé
- les indicateurs
- le calcul de la capacité consacrée à la fonctionnalité circulation

Le plan d'action est préparé, piloté, suivi et évalué par le service de Gestion de la Mobilité de la Police Vesdre. Sa mise en oeuvre repose sur l'action conjointe de celui-ci, de concert avec les maisons de police. L'implication et la contribution des différents services au plan d'action zonal doit notamment être assurée par la dynamique du réseau «roulage» piloté par le chef de service «gestion de la mobilité» et rassemblant les référents «roulage» des entités.

Abréviations utilisées :

ACCRLC : Accident avec lésions corporelles
DCA : Direction Coordination et Appui de la Police Fédérale
DSD : Direction Stratégie et Développement de la Police Vesdre
DM : Dommages matériels
EPO : Enquête policière d'office
ETT/ETM : Ethylotest/Ethylomètre
FIPA : Full Integrated Police Operation
GMOB : Service de la Gestion de la Mobilité
IBSR : Institut Belge pour la Sécurité Routière

LC : Lésions corporelles
MPM : Maison de police de Mangombroux
MPD : Maison de police de Dison
MPC : Maison de police du Centre
MPP : Maison de police de Pepinster
MPH : Maison de police d'Hodimont
OC : Ordonnance de capture
PVS : Procès-Verbal simplifié
PZS : Plan Zonal de Sécurité
SIP : Service d'Intervention et de Prévention

1. Mise en place d'un réseau roulage zonal

Pour répondre aux exigences du Plan Zonal de Sécurité en matière de sécurité routière et pour impliquer tous les services opérationnels concernés, le service Gestion de la Mobilité s'est entouré de référents roulage provenant de chaque maison de police pour créer ainsi le « réseau roulage ».

Ce réseau piloté par le Chef du service Gestion de la mobilité a un rôle d'impulsion à jouer au sein des MP et du service Gestion de la mobilité pour:

- la détection de problème de sécurité routière ou de fluidité et l'échange d'informations
- leur contribution active dans les actions prévues
- un rendre-compte rigoureux qui permettra une évaluation fiable
- l'apport d'une expertise sur leur secteur contribuant via les échanges en réseau à une meilleure connaissance du phénomène et partant à la mise en place d'actions mieux ciblées et plus efficaces.
- une implication maximale des acteurs de ces services dans la rencontre des objectifs fixés ou à fixer

Ce réseau a été intégré dans la rédaction du plan d'action sécurité routière et le sera aussi pour assurer son suivi en maison de police et au sein du corps en général.

Ce réseau est amené régulièrement à se rencontrer (au minimum tous les 2 mois) mais également à s'échanger des infos de nature à améliorer la collaboration de tous dans la mise en oeuvre de ce plan.

2. L'analyse de la mobilité

Description du problème

Trois types de problèmes principaux sont identifiables, soit :

- l'existence d'outils dont l'exploitation peut encore être améliorée (outils d'analyse quotidienne des accidents, analyses nationales, régionales et provinciales existantes,...);
- le niveau de développement d'une analyse zonale de fond (sur plusieurs années, avec des variables de contextualisation,...);
- l'organisation de la communication et des échanges d'informations entre le service central de Gestion de la Mobilité et les services travaillant sur secteur.

Cela se traduit notamment par :

- une appréciation non optimale de la problématique « sécurité routière/ mobilité » sur la zone et plus particulièrement des facteurs de risque spécifiques sur lesquels il conviendrait d'agir;
- corrélativement, un manque de ciblage des mesures de terrain mises en oeuvre, comme un manque d'évaluation de ces mêmes mesures, actions, campagnes.

Mesures concrètes

Outre la mise en place d'un réseau roulage zonal piloté par le Chef du service Gestion de la mobilité, différentes mesures ont été prises. Celles-ci sont classées dans le tableau ci-dessous en précisant l'outil utilisé, les services chargés de ces analyses, la capacité nécessaire ainsi que la fréquence de ces analyses/suivis.

Thématique 1 : Sécurité routière		
Outil	Mesures prises	Fréquence
« Baromètre de Sécurité Routière Local » (production de la Police Fédérale)	Suivi mensuel à utiliser comme <u>signal d'alarme</u> pour l'année en cours par rapport aux années précédentes pour - nbre d'AccRLC - nbre de blessés - nbre tués	Mensuel
« Aperçu annuel des accidents de circulation » (production de la Pol Fed)	Exploitation pour identification des facteurs de risque/exposition - rues - période (WE, Jours, Heures) - circonstances	Annuel
Tableau AccRLC sur base des fiches d'information (production zone Vesdre)	Examen mensuel pour repérage de « cas » ou situations Propositions éventuelles de mesures	Mensuel
Analyse stratégique des AccRLC (production de la Direction de la Coordination et de l'Appui - DCA - de Verviers)	Demande d'une analyse des AccRLC à la DCA pour les années 2005 à 2008 avec sélection des variables à intégrer	Annuel
Etudes disponibles au niveau national, régional... issues de l'IBSR, de l'Observatoire national pour la sécurité routière...	Exploitation et mise en pratique des conclusions de ses études sur les dimensions temporelles, comportementales.... reconnues comme ayant un impact sur la sécurité routière	
Analyse de la récidive au sein de la zone	Evaluation du nombre de récidivistes et détermination de leur profil dans la zone pour une période donnée	annuel

Thématique 2 : Fluidité		
Outil	Mesures prises	Fréquence
Données issues des radars préventifs	Analyse des données Propositions de mesures	hebdomadaire
Données issues des analyseurs de trafic	Analyses des données Propositions de mesures	hebdomadaire
Thématique 3 : Verbalisation Roulage		
Analyse de la verbalisation	Production mensuelle du volume des infractions prioritaires verbalisées (et % par rapport à la verbalisation totale) pour la zone, par service et par agent	au départ mensuel ensuite bimestriel
Analyse du flux des PV roulage	Evaluation du délai de transmission des PV roulage	2x par an
Thématique 4 : Capacité en matière de circulation		
Evaluation de la capacité en matière de circulation routière	Evaluation de la capacité absorbée par la rédaction des PV roulage et traitement des apostilles roulage	1x par an

3. La Fluidité

Description du problème

La Police Vesdre comprend une série de carrefours et de rues qui posent problème en terme de fluidité du trafic, principalement aux heures de pointe du matin (07H30 à 08H30) et du soir (de 16H00 à 18H00). Ces carrefours et ces rues sont les suivants :

Maison de police de Pepinster :

- Rue de la Paix - rue Grand-Ville à Ensival ;
- Rue Grand-Ville - en Mi-Ville à Ensival ;
- Rue de la Régence et N61 (Hubert Halet) à Pepinster.

Maison de police de Mangombroux :

- Rue du Panorama aux heures de sortie de l'école ;
- Avenue Jean Lambert - avenue Reine Astrid ;
- Chemin Malvoie - Grand Vivier - rue Lelotte ;
- Rue de Jalhay - rue Reine Astrid vers 08H00 ;
- Avenue du Chêne : des files de voitures peuvent remonter vers la Bouquette ;
- Rue de Franchimont : file sur le ring entre 16 et 18 heures dans le sens de la montée.

Maison de police de Dison :

- Rue Albert Ier et rue Léopold, de la sortie d'autoroute de Dison jusqu'au rond-point Trauty, spécialement aux heures de pointe du soir ;
- Rue d'Andrimont, toute la journée (problème de croisement) ;

Maison de police du Centre :

- Rue du Palais, y compris la place du Palais et les rues qui y aboutissent (rue des Ecoles, rue de Mangombroux,...), percée Sommeleville ;
- Le rond-point des Martyrs et les rues qui y aboutissent (rue du Gymnase, rue du Marteau, chaussée Nord, rue du Collège, rue Thil Lorrain) ;
- rue de Heusy le samedi matin (marché).

Maison de police de Hodimont :

- Boulevard Gérardchamps vers Kermadec ;
- Rond-point de la Victoire ;

- Rue Lucien Defays - Parotte ;
- Rond-point du 9 Septembre.

Mesures concrètes

- Présence de policiers aux heures de pointe pour régler les problèmes de fluidité cités ci-dessus.
- Suivre le dossier « Infrastructures » dans le Plan Communal de Mobilité de Verviers
- Analyse infrastructurelle des lieux cités ci-dessus:
 - Emettre des hypothèses sur les causes des problèmes ;
 - Les vérifier ;
 - Proposer des adaptations aux infrastructures.

4. Capacité en matière de circulation

Description du problème

Un projet d'Arrêté Royal soumis à la signature du Roi a pour objet de modifier l'arrêté royal du 17 décembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population.

Ce projet introduit la circulation comme septième fonctionnalité de base pour la police locale. La norme minimale devant être consacrée à cette nouvelle fonction est fixée à 8% de la capacité de travail totale de chaque zone de police (cadres opérationnel et administratif compris, à confirmer).

Dans ces 8% sont comprises les tâches suivantes:

- La mise en oeuvre d'actions préventives et répressives en matière de circulation ;
- La régulation de la circulation, qui comprend l'intervention des services de police lors de perturbations importantes et inopinées de la mobilité, en évitant que celle-ci ne remplace, de façon permanente ou semi-permanente, des adaptations d'infrastructures ;
- L'établissement de constats d'accidents de la circulation ;
- D'une part, la formulation d'avis en réponse aux demandes émanant des autorités compétentes en matière de mobilité et de sécurité routière, et, d'autre part, des suggestions et des analyses sur base de l'exploitation des données locales d'insécurité récoltées par la Police Vesdre ;
- La rédaction de procès-verbaux, tant initiaux que subséquents ;
- Le traitement des apostilles ;
- Le traitement administratif des procès-verbaux et des perceptions immédiates ;
- La réponse aux critiques, plaintes et suggestions.

Mesures concrètes

Sur base de toutes les tâches reprises ci-dessus, le Chef du service Gestion de la mobilité avec l'aide du réseau roulage, et l'appui ponctuel de la Chef de Service Direction Stratégie et Développement, réalisera une estimation de la capacité nécessaire pour la future fonctionnalité « circulation ». Pour ce faire, le délai nécessaire pour l'exécution de chaque tâche reprise ci-dessus sera évalué afin de voir dans quelle mesure la Police Vesdre respecte la norme minimale.

5. Constatations, politique de verbalisation et son suivi

Description du problème

Un des volets du plan d'action sécurité routière est celui de la verbalisation qui à ce jour est relativement hétérogène, avec une certaine proportion de policiers qui ne s'impliquent que peu ou très peu dans la verbalisation roulage et quelques policiers qui utilisent trop l'arme de la verbalisation ou qui verbalisent des infractions non prioritaires car peu génératrices d'accidents de roulage avec lésions corporelles.

Le Collège de police, en date du 04/02/09, a donné son accord pour encadrer cette verbalisation grâce à des balises précises en fonction des infractions prioritaires.

Il s'agit d'augmenter la verbalisation roulage dans les infractions prioritaires et de diminuer la verbalisation roulage dans les infractions non prioritaires tout en gardant autant que faire se peut le nombre global d'infractions roulage réprimées et poursuivies par le Parquet et les Tribunaux verviétois.

Ces balises sont les suivantes:

Nombre d'infractions verbalisées par an pour la zone	Situation actuelle (base Année 2007 ou 2006)	Evolution attendue
Stationnements gênants ou dangereux	2823	3000
Alcool/Stupéfiants	221	800
Ceintures/systèmes de retenue	786	4500
Assurance/contrôle technique	1287	1500
Excès de vitesse	3236	4000
Cyclos (casques, conditions techniques)	377	1200
Total Infractions prioritaires	5494	11000
<i>Autres infractions prioritaires *</i>		500*
Infractions non prioritaires	11194	5000
Total Infractions roulage	19924	20000

*Les autres infractions prioritaires sont à déterminer au cas par cas avec les maisons de police. Il s'agira par exemple des zones de stationnement prioritaires spécifiques à certains secteurs (zones de livraison, zones piétonnes...) ou de feux rouges problématiques localisés. Le nombre de ces infractions restera limité. Il est ici renseigné à titre purement informatif et fera l'objet d'une estimation plus précise à l'occasion des premières mesures de verbalisation. A ce stade, ce nombre n'est pas repris dans le total des infractions roulage.

Mesures concrètes

Mesures prises du service de Gestion Mobilité	Maisons de police
Coordination concernant l'évolution de la politique de verbalisation du Parquet	Exécution de la politique dans services spécifiques et ordinaires Suivi de la bonne exécution de la directive dans le respect de sa philosophie
Voir la rubrique « Analyse de la Mobilité »	

6. Infractions prioritaires

6.1. La vitesse

Description du problème

La Police Vesdre n'a pas de problème de vitesse partout et à toutes heures. A certains endroits, la vitesse est une cause ou une circonstance aggravante des accidents de roulage avec lésions corporelles ou d'un sentiment d'insécurité (parfois les deux à la fois). Ces endroits peuvent évoluer comme d'ailleurs les créneaux temporels de dangerosité ou de sentiment d'insécurité. Une actualisation et une précision dans le temps s'avèrent utiles mais il est déjà établi que les ACCRLC se commettent proportionnellement plus régulièrement dans le courant de l'après-midi et début de soirée quand la circulation est dense, plutôt que le matin.

Les endroits posant actuellement le plus de problèmes sont :

MPD:

- Rue Sous le Château (Zone 30);
- Avenue du Centre;
- Rue Pisseroule;
- Route de Battice;
- Route de Henri-Chapelle.

MPP:

- N61 à partir de Grand-Ville jusque Massau ;
- Flère (Goffontaine) à 70km/hr non respectés en journée principalement (08/18 hr);
- Tancremont village en journée principalement;
- Prévochamps en journée principalement;
- Francval en journée principalement;
- St Germain à Pepinster (école) aux heures d'affluence pour les rentrées et sorties d'école.

MPH:

- Rue de la Grappe;
- Boulevard Gérardchamps;
- Rue Pierre Fanchamps.

MPM:

- Rue de Franchimont;
- Avenue Mullendorff;
- Avenue Elisabeth;
- Avenue Joseph Wauters, carrefour avec Jean Tasté, surtout le soir;
- Rue Fontaine au Biez;
- Avenue Thiervaux (partie basse de la rue avec les arbres);
- Avenue de Ningloheid, carrefour avec Rouheid;
- Rue George Albert, 70 km/h non respectés;
- Champ des oiseaux.

MPC:

- Rue de Limbourg - Surdent (N61);
- Rue de Stembert (tronçon caserne).

Mesures concrètes

Mesures prises	Maisons de police
Contrôles radar avec interception aux endroits cités ci-dessus, y compris campagnes IBSR 2009, FIPA, opérations zonales	services spécifiques de minimum 4 hommes
Mesures prises	Maisons de police
Actualisation des endroits à problème	
Contrôles radar sans interception aux endroits cités ci-dessus	
Utilisation des 2 panneaux lumineux lors de contrôles routiers spécifiques	Services spécifiques
Placement régulier du radar préventif sur demande des MP, sur base d'analyses objectives et aux endroits cités ci-dessus	
Achat de radars préventifs à répartir dans les MP ou à gérer par le service Gestion de la mobilité	Communication des besoins à Gmob et utilisation des radars préventifs mis à disposition
Utilisation des analyseurs de trafic et analyse de leurs données	

La mise en place des radars préventifs et répressif (lieu et horaire) est guidée par l'analyse de la mobilité (cf. ce titre).

6.2. Le stationnement gênant et/ou dangereux

Définition du concept de stationnement gênant et dangereux

Les stationnements gênants et/ou dangereux sont repris aux articles 24, 1° à 10°, 25, 2°, 27bis et 70.2.1 du Code de la Route. Ils comprennent:

- le stationnement sur le trottoir;
- le stationnement sur les pistes cyclables;
- le stationnement sur les passages à niveau;
- le stationnement sur les passages pour piétons;
- le stationnement sur la chaussée dans les passages inférieurs, les tunnels et sous les ponts (sauf réglementation locale);
- le stationnement sur la chaussée à proximité du sommet d'une côte et dans un virage lorsque la visibilité est insuffisante;
- le stationnement à moins de 5 mètres d'un carrefour;
- le stationnement à moins de 20 mètres avant un feu lumineux;
- le stationnement à moins de 20 mètres avant des signaux routiers;
- le stationnement sur un arrêt de bus;
- le stationnement sur un emplacement réservé aux personnes handicapées;
- le stationnement sur des zones de livraison.

Description du problème

La Police Vesdre n'a pas de problème de stationnements gênants et/ou dangereux partout et à toutes heures. La plupart des lieux ne souffrent pas d'un problème permanent de stationnement gênant ou dangereux. Il s'agit donc bien d'agir répressivement aux seuls moments où ces stationnements sont gênants ou dangereux. Les endroits les plus fréquents sont :

MPD:

- Centre de Dison, à proximité des commerces;
- Rue du Corbeau;
- Centre de Petit-Rechain, à proximité des commerces (rue de la Moinerie, rue du Foyer,...).

MPP:

- Ensival, en mi-ville face à la banque;
- N61 (rue de Pepinster) sur la piste cyclable;
- Rue filature;
- Rue Préry - Canal - Godin - problèmes lors du stationnement alternatif;
- Lambermont - à proximité de l'école rue St Bernard;
- Pepinster - N61: stationnements sur le trottoir;
- Carrefour Régence/Halet;
- Pepinster centre (passages pour piétons).

MPH:

- Rue de Dison;
- Rue de Hodimont;
- Rue Fyon (zone de stationnement alterné);
- Rue du Moulin (cars);
- Rue du Paradis (crèche);
- Rue de la Grappe;
- Places de parking réservées aux handicapés.

MPM:

- Rue du Panorama près de la banque Fortis;
- Cité des Linaigrettes : trop peu de places de parking pour les riverains;
- Avenue Jean Tasté près de l'école Notre Dame;
- Place du Perron, surtout du côté du café « La taverne du Perron »;
- Rue Grand Vinâve;
- Rue de l'Eglise sur la chaussée et deux roues sur le trottoir entre la librairie (n°65) et l'église;
- Rue de l'Eglise à l'entrée et à la sortie de l'école St-Nicolas;
- Avenue du Tennis, sur terre plein et sur la chaussée aux heures de rentrée et sortie de l'école maternelle;
- Rue Jean Gheur aux heures de rentrée et de sortie de l'école maternelle située avenue du Tennis;
- Place Hubert Delrez aux heures de rentrée et sortie d'école;
- Rue du Naimeux aux alentours de la clinique Sainte-Elisabeth;
- Rue de Liège;
- Rue Rogier dans le carrefour avec rue de Liège et d'Anvers;
- Autour du CHPLT.

MPC:

- Dans l'hyper-centre, et principalement rue Crapaurue (non respect des zones de déchargement);
- A proximité des commerces ;
- A proximité des écoles aux heures d'entrée et de sortie des cours (rue du Collège en face de l'école Saint-Michel et la rue Thil Lorrain en face de l'Athénée).

De plus, chaque maison de police a la possibilité de définir sur leur secteur un nombre limité d'infractions prioritaires spécifiques en matière de stationnement gênant et/ou dangereux .

Mesures concrètes

Mesures prises	Maisons de police
Mise à jour et utilisation plus fréquente des autocollants jaunes pour les endroits ciblés ci-dessus	Service ordinaire (SIP, Quartier) Services spécifiques
Rédaction plus fréquente de PV et d'observations contrôlées pour les endroits ciblés ci-dessus aux moments où ces stationnements sont gênants ou dangereux	Service ordinaire (SIP, Quartier) Services spécifiques
Campagne de stationnement visible aux endroits cités ci-dessus à l'initiative des MP sur leur secteur.	Services spécifiques et ordinaires (SIP, Quartier)

6.3. L'alcool et la drogue au volant

Description du problème

L'alcool et la drogue au volant sont deux phénomènes qui sont présents sur tout le territoire de la Police Vesdre, plus particulièrement en soirée et pendant la nuit.

Il faut croiser ce phénomène avec des données plus sociales, telles que des événements culturels ponctuels sur la zone (Fiesta City et autres), les jours de sortie (les nuits de vendredi et samedi) ou encore de lieux regroupant les débits de boissons et les établissements de l'horeca (centres-villes).

Mesures concrètes

Mesures prises	Maisons de police
Organisation de contrôles routiers de petite ampleur, tant en WE qu'en semaine, et notamment pendant la campagne BOB 2009	Evaluation du personnel à fournir
Organisation d'opérations zonales et/ou FIPA, tant en WE qu'en semaine, et notamment pendant la campagne BOB 2009	Evaluation du personnel à fournir
Faire souffler tous les conducteurs suite à un accident de roulage LC et DM	X

L'introduction de tests salivaires pour détecter la consommation de drogue au volant permettra de renforcer l'action de la police en cette matière. Dès la modification des dispositions légales et de la mise à disposition du matériel, la zone se lancera plus activement dans la recherche de cette infraction.

6.4. Le défaut d'assurance et le défaut de contrôle technique

Description du problème

Le défaut d'assurance est un phénomène présent sur tout le territoire de la Police Vesdre et qui augmente d'année en année.

Au vu de l'augmentation de ce phénomène, la politique sera de bien veiller lors de tout constat d'accident de roulage, que ce soit avec lésions corporelles ou avec dégâts matériels uniquement, lors de la rédaction de toute apostille roulage et de tout PV roulage, à toujours réaliser un contrôle automatique de l'assurance et du contrôle technique.

Mesures concrètes

Mesures prises	Maisons de police
Organisation de services spécifiques en même temps que d'autres thèmes, tels que alcool, vitesse, ceinture.	Planning des contrôles
Définir une politique d'intervention en matière de défaut d'assurance et de contrôle technique	Responsabilisation des référents roulage des MP pour uniformiser la manière de travailler des policiers
Contrôle d'office de l'assurance et du contrôle technique lors d'un constat d'accident LC et DM, lors d'apostilles roulage et lors de tout PV roulage (hors SIP).	X
Vidéo-surveillance: orientation d'un service sur un véhicule présumé non assuré et/ou en défaut de contrôle technique suite à un contrôle dans les banques de données	X
Contrôles spontanés de véhicules présumés en défaut d'assurance et de contrôle technique hors des SIP	X

6.5. Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de sièges pour enfants

Description du problème

Le non-port de la ceinture de sécurité est un phénomène présent sur tout le territoire de la Police Vesdre. Cette problématique fait l'objet d'une attention toute particulière au niveau national depuis bon nombre d'années. Pour cette raison, la prévention n'est plus de mise et seule la répression a sa place dans le plan d'action.

Mesures concrètes

Mesures prises	Maisons de police
Organisation de contrôles routiers, entre autres pendant la campagne IBSR 2009	Planning des contrôles
Verbalisation par des services ordinaires de la Police Vesdre du non-port de la ceinture de sécurité	Responsabilisation du réseau roulage Suivi de la verbalisation
Sensibilisation du personnel à la valeur d'exemple dans les véhicules de service et dans leur véhicule personnel	X

6.6. Les cyclomoteurs

Description du problème

La problématique des cyclomoteurs est assez diverse : nuisances sonores, rassemblements de jeunes, non port du casque, cyclomoteurs trafiqués,... Cependant, elle est souvent liée à divers points de rassemblements des jeunes :

- Les établissements scolaires, aux heures d'entrée et de sortie de ceux-ci, ainsi que le mercredi après-midi;
- Les halls omnisports;
- Les lieux de rassemblements de jeunes, tels les parcs et squares publics comportant des bancs.

Mesures concrètes

Mesures prises	Maisons de police
Chaque MP organise plusieurs services spécifiques sur l'année, particulièrement au printemps et en été.	Gestion du planning Mise à disposition du curvomètre
Démarche vers les écoles pour organiser un « parc-école des cyclos » dans les écoles avec rouleau préventif dans la cour des écoles	Mise à disposition du personnel Mise à disposition du curvomètre
Participer à l'organisation du « scooter tour 2009 »	Mise à disposition du personnel
Coordination avec les Directeurs d'écoles	Réseau roulage Chef de Maison de Police
Cf le titre « médiation pénale »	

6.7. Le non respect des feux rouges

Description du problème

En ce qui concerne le non respect des feux rouges sur le territoire de la Police Vesdre, on peut dire que ce n'est pas une problématique avérée. En effet, seuls quelques feux rouges sont cités ci-dessous et leur non respect n'est pas constaté de manière récurrente.

MPP:

- Les feux de la rue Grand-Ville et les feux du Purgatoire.

MPM:

- Les feux du carrefour de l'avenue du Chêne et de la rue Jamoye en soirée.

MPC:

- les feux de l'axe Palais-Sommeleville.

Mesures concrètes

Organiser des opérations statiques ponctuelles des patrouilles et des motards aux carrefours à feux problématiques repris ci-dessus.

6.8. La récidive

Description du problème

La récidive est une priorité reprise au Plan National de Sécurité. Il est donc naturel de la retrouver dans le Plan zonal de sécurité de la Police Vesdre et dans son plan d'action « sécurité routière ».

Mesures concrètes

- Définir en interne sous la conduite du Chef de service Gmob de façon ce qu'on entend par récidive et récidiviste et offrir une série de propositions pour agir contre les récidivistes qu'ils aient commis ou non une nouvelle infraction de roulage. Cette définition devra tenir compte des possibilités techniques de mesure.
- Faire une évaluation de la récidive sur la zone de police Vesdre (cf. le chapitre sur l'analyse de la mobilité).
- Assurer le suivi des récidivistes de la Zone en prenant des mesures concrètes de prévention et de répression adaptées au type de récidivistes.

6.9. La conduite inappropriée

Description du problème

La conduite inappropriée regroupe les comportements non courtois tels que le non respect des distances de sécurité, les appels de phare intempestifs, les queues de poisson, le slalom entre les voitures, la vitesse inadaptée à la structure de la chaussée ou à la météo,...

Cette infraction est reprise à la fois dans le Plan National de Sécurité et dans le Plan Zonal de Sécurité.

La conduite inappropriée est une infraction très difficile à démontrer et fait très souvent l'objet de contestations de la part du contrevenant. Il est aussi très difficile de mesurer et de suivre une telle infraction.

Mesures concrètes

- Sensibiliser les policiers à faire ressortir le caractère de conduite inappropriée dans leurs PV roulage.

7. Education à la sécurité routière : Le parc-école

Description du thème

Tous les réseaux confondus de l'enseignement des trois communes de la Police Vesdre profitent de l'installation de la piste du parc-école à Verviers. Celle-ci permet aux élèves de 5^e et 6^e primaires d'avoir un cours de sécurité routière dispensé par des membres du personnel de la Police Vesdre. Le parc-école est le fruit d'un partenariat entre la Police Vesdre, les communes et la sprl « Poussières d'étoile ».

Ces cours se divisent en deux parties: une partie théorique dispensée dans la classe mise à disposition par « Poussières d'étoile » et une partie pratique dispensée sur la piste d'apprentissage.

Les écoles passent deux fois sur l'année scolaire, un premier et un deuxième tour.

En fin d'année scolaire, un challenge « Nizet » est organisé. Il comprend un examen théorique et la reprise des points donnés lors des prestations des élèves sur la piste d'apprentissage. Des coupes, des brevets et des cadeaux sont distribués lors de la remise des prix de ce challenge.

Description de l'activité policière

Un planning des jours et heures de passage des classes est réalisé et envoyé à toutes les écoles participantes. Le suivi du planning est aussi assuré par le service Gestion de la Mobilité.

La formation est dispensée par 4 policiers du service Gestion de la Mobilité. Un test théorique et pratique est soumis aux élèves lors du premier et du deuxième passage.

Le challenge Nizet est aussi organisé par le service Gestion de la Mobilité, c'est-à-dire la recherche d'une salle, le planning des passages des examens, la correction de ces examens, la détermination du classement des élèves et des classes, et l'organisation de la journée de remise des prix (recherche de sponsors, d'une salle, d'une date, invitation des écoles/classes, achat de matériels à distribuer, récupérer les coupes précédemment distribuées,...).

Mesures concrètes

- Mettre à jour le contenu de la formation et accroître son attractivité;
- Créer une mascotte « Parc-école »;
- Communiquer aux professeurs les résultats que les élèves de leur classe ont obtenu à l'examen du challenge Nizet;
- Trouver un nouveau formateur pour mieux répartir la charge de travail dans le service Gestion de la Mobilité;

- Adapter le challenge Nizet de l'année 2009 pour permettre à tous les réseaux d'y participer;
- Informer les maisons de police du planning des écoles demeurant sur leur secteur;
- Préparer la pérennité du parc école en faisant de la prospection sous la direction du service Gestion de la Mobilité.

8. La rentrée paisible

Description du thème

La rentrée paisible est une action de sécurisation aux abords des écoles aux dates de rentrées scolaires. Elle consiste en une présence intensive de policiers aux heures d'entrées et de sorties des écoles, principalement les policiers de proximité, les motards et les préposés aux radars préventif et répressif.

La durée des actions varient en fonction de la rentrée concernée : 15 jours en septembre, 3 jours à Noël et Pâques et le jour de la rentrée à la Toussaint et au Carnaval.

Les écoles sont choisies selon des critères définis, tels que la vitesse devant l'école, le nombre d'élèves de l'école et son type de population, le caractère problématique du stationnement, la présence ou non d'infrastructures sécuritaires,...

Mesures concrètes

Mesures prises	Qui ?	Quand ?
Réactualiser le dossier en tenant compte de l'évolution de la population des écoles et des infrastructures aménagées entre-temps.	Gmob et MP	la rentrée de septembre 2009
Assurer le suivi au niveau du service « Gestion de la Mobilité »	Gmob et MP	janvier 2009
Rendre compte de cette action de sécurisation aux partenaires externes et à la population (écoles, Collège de police,...).	Gmob et consultant en commu	Septembre 2009
Actions de sécurisation aux abords des écoles	MP	Les rentrées précisées dans la description du thème

9. Actions préventives et répressives innovantes

Ce chapitre comprend un ensemble d'actions à consacrer à des actions préventives et répressives innovantes et qui concernent diverses thématiques.

Quelques exemples sont cités :

- Participation de la police à des manifestations locales (stand) avec un parc-école mobile;
- Commande de la voiture tonneau de manière plus régulière à l'occasion d'événements sur la zone;
- Sensibilisation des cafetiers à la problématique de l'alcool au volant par la distribution entre autres d'Ethylotest
- Utilisation de folders existants dans les thématiques suivantes:
 - les cyclomoteurs (folder de sensibilisation à distribuer dans les écoles lors de rentrées paisibles),
 - le port de la ceinture (partenariat avec l'IBSR),
 - la vitesse (folder explicatif sur les montants des amendes et sur le retrait du permis de conduire),
 - le stationnement dangereux (folder informant le citoyen des priorités de la zone en matière de stationnement),
 - le défaut d'assurance (folder informant le citoyen du risque encouru et du risque qu'il fait courir aux autres).

Les mesures concrètes découlant de ces actions seront définies plus concrètement par le réseau.

Ces actions préventives ou répressives innovantes sont à sélectionner pour leur impact et leur efficacité. L'expérience menée lors de la campagne de fin d'année est certainement à réitérer dans les endroits de grande affluence. Un parc école mobile sommaire peut servir de terrain « de contact » et d'écolage.

10. Médiation pénale et travaux d'intérêt général

La zone examinera la possibilité de développer un projet de travaux d'intérêt général et de médiation pénale en ce qui concerne entre autres la verbalisation des conducteurs de cyclomoteurs.

11. Assistance policière aux victimes

Description du thème

A partir du 01 mars 2009, un système de contactable/rappelable 24 heures sur 24 est organisé sur la Police Vesdre en ce qui concerne l'assistance policière aux victimes.

Ce système est activé lors d'accidents de la route avec blessés. En effet, il a été démontré dans le passé que ce genre de situations pose problème, notamment en ce qui concerne les accidents de la route avec blessés graves ou tués.

Mesures concrètes

- D'ici fin de l'année, le pilote fonctionnel fournira une évaluation de ce nouveau procédé dans le cadre des accidents de la route (Nombre d'appels, cause de l'appel et déroulement de l'intervention,...).

12. Communication externe

Communication à la presse et à la population:

Communication via:	Thématique	Quoi ?
Le site internet La presse écrite La presse audio et audiovisuelle	Fluidité	Les itinéraires et les parkings de dissuasion
	Vitesse	les contrôles radar du mois les actions de rentrées paisibles
	Stationnement dangereux	les campagnes de stationnement sur la ZP
	Alcool au volant	Certaines actions planifiées et les résultats de toutes les actions
	Défaut d'assurance et de contrôle technique	les risques encourus
	Cyclomoteurs	les résultats des actions ciblées
	Accidents de roulage	Evolution des accidents de roulage avec lésions corporelles sur la zone par rapport à l'année passée
	Après chaque contrôle routier d'envergure quel que soit le thème	communication des résultats
	Tous les thèmes	Communication bimestrielle faisant un bilan de ce qui a été fait.
	Campagne IBSR	Un communiqué de presse local
	Toutes les thèmes	Articles thématiques sur une problématique du plan d'action

Communications aux partenaires

A qui?	Thématique	Quoi?
IBSR	Vitesse Ceinture alcool/drogue au volant	résultats de nos actions lors de campagnes IBSR
Organisateurs de soirée	Alcool au volant	les règles du RZP et de la loi sur l'ivresse
Courtiers d'assurance Compagnies d'assurance	Défaut d'assurance	notre PZS et nos actions par le biais d'un courrier

13. Information et formation au personnel

Thématique	Quoi ?	Par qui ?	Quand ?
Au profit des MP			
Stationnement dangereux	-Rappel de la politique de verbalisation et de la politique du parquet - Sensibilisation à la rédac de PV, OC, autocollants jaunes	Réseau roulage et Gmob	A intégrer dans le planning des formations continuées des MP
Alcool/Drogue au volant	- Rappel de la procédure d'utilisation de ETT/ETM - PV audition au volant - Apprentissage de la méthodologie avec les tests salivaires (quand dispo)	Réseau roulage et GMob	idem
Défaut d'assurance	Rappel de la procédure à suivre de la constatation à la rédaction du PV	Réseau roulage et GMob	idem
Ceinture	- Rappel des règles légales sur le port de la ceinture et sur les dispositifs de retenue pour enfants - Sensibilisation du personnel à la rédaction de PV en Sv ordinaire	Réseau roulage et GMob	idem
Cyclomoteurs	Rappel des règles légales	Réseau roulage et GMob	idem
Chantiers	Rappel de la procédure de contrôle d'un chantier en cours	Gmob	Idem
Au profit de DSD et GMob			
Analyseurs de trafic	Utilisation des analyseurs + du programme d'exploitation des données dans le Sv GMob+DSD	Firme privée	A déterminer
Radar préventif	Utilisation du programme d'exploitation des données dans le SV GMob+DSD	Firme privée	A déterminer
Query	Utilisation de queries au Sv GMob	DSD	A déterminer

14. Avis/directives aux autorités ou aux partenaires

Le service Gestion de la Mobilité donne en moyenne 65 avis écrits par an sur les infrastructures sécuritaires à améliorer ou à créer.

Ce service prône la collaboration avec les maisons de police dans ce domaine, que ce soit avec le policier de proximité concerné ou le chef de service, et tente de l'améliorer encore.

Ce service participe aussi à la révision du Plan Communal de Mobilité de Verviers en envoyant un membre de son personnel aux réunions de coordination ainsi qu'à tout grand projet d'urbanisation d'ampleur (par exemple, Forum Invest, revitalisation de Spintay,...).

Il participe aussi tous les 15 jours à la Section d'Administration Générale Police-Sécurité. Cette section prépare entre autres les dossiers de police administrative en vue de les présenter au Conseil communal. Ces dossiers sont principalement ceux pour lesquels un avis écrit de la police a été donné en amont de la procédure.

Parmi ces avis il y aura lieu d'intégrer les études infrastructurelles correspondant aux endroits à problèmes répertoriés au Pt 3 « fluidité ».

15. Chantiers

Le service Gestion de la Mobilité rédige en moyenne 1250 arrêtés de police par an.

Ce service gère aussi toutes les demandes de renseignement de la population mais aussi des entrepreneurs concernant cette thématique.

De plus, un contrôle des chantiers problématiques pour la circulation et la sécurité est effectué de manière aléatoire par les motards et les policiers de proximité.

La procédure de contrôle de chantiers posant problème au niveau de la sécurité et de la circulation doivent être contrôlés par les motards et les policiers de proximité de la manière suivante :

- 1°) Demander à l'entrepreneur l'autorisation de police du chantier en cours.
- 2°) Vérifier la validité de ladite autorisation (dates).
- 3°) Vérifier la signalisation et la sécurisation dudit chantier.

Si l'entrepreneur n'a pas l'autorisation de police sur les lieux : Idéalement après un contact avec le service Gestion de la Mobilité :

- 1°) Stopper le chantier.
- 2°) Sécuriser le chantier si problèmes.
- 3°) Inviter l'entrepreneur à prendre contact avec le service "Gestion Mobilité" afin de se mettre en ordre.

16. Matériel

Mesures prises

- Commande de matériels à distribuer via le réseau roulage et distribution de ce matériel lors de contrôles routiers
- Achat de radars préventifs
- Acheter des ralentisseurs portables

Annexe : Tableaux des indicateurs

Thématiques	Indicateurs
Accidents de roulage	- Nombre d'accidents avec lésions corporelles - nombre de blessés - nombre de tués
Politique de constatation et son suivi	Voir tableau de bord produit par DSD
Fluidité	- Nombre d'heures prestées - Dossiers infrastructurels introduits pour palier ces problèmes
Vitesse	- Nombre d'heures de radar avec interception - Nombre d'heures de radar sans interception - Nombre de PV vitesse - Nombre de véhicules contrôlés par le radar - Nombre de véhicules constatés en infraction par le radar
Stationnement	- Nombre d'infractions prioritaires et non prioritaires verbalisées - Nombre total d'infractions roulage - Rapport entre les 2 - Nombre d'observations contrôlées - Nombre d'heures SIP orientées sur le stationnement
Alcool	- Nombre d'heures de contrôles alcool - Nombre de contrôles alcool sélectifs - Nombre de contrôles alcool non sélectifs - Nombre de personnes contrôlées (S+A+P) - Nombre de personnes en infraction (A+P)
Drogue	Idem alcool
Assurance	- Nombre d'infractions « défaut d'assurance » verbalisées - Nombre d'infractions « contrôle technique » verbalisées - Nombre d'heures de contrôles ciblés = vitesse+alcool+ceinture
Ceinture	- Nombre d'heures de contrôles ciblés - Nombre d'infractions - Nombre d'heures en service ordinaire (SIP)
Cyclomoteurs	- Nombre d'heures de contrôles ciblés - Nombre de contrôles en MP - Nombre d'infractions cyclo - Nombre d'infractions casques
Feux rouges	- Nombre d'infractions verbalisées aux rues ciblées et ailleurs
Récidive	- Nombre de récidivistes répertoriés - Définition retenue
Parc-école	- Nombre d'heures prestées - Nombre d'écoles participatives de Verviers, de Dison et de Pepinster - Nombre d'élèves de Verviers, Dison, Pepinster
Rentrée paisible	- Nombre d'heures prestées.
En général	- Nombre de km de voirie - Nombre d'heures consacrées au PASR

Tableau d'indicateurs en communication

Thématiques	Indicateurs
Vitesse	- Nombre de contrôles annoncés en semaine et en WE
Alcool	- Nombre de contrôles annoncés et réalisés
Ceinture	- Nombre de contrôles annoncés et non réalisés - Nombre de contrôles non annoncés
	- nombre de fréquentations du site internet

Ce dossier de presse est téléchargeable sur le site Internet de la Zone de Police Vesdre :

<http://www.policevesdre.be>