

ZONE DE POLICE VESDRE

www.policevesdre.be



Verviers, le 17 mai 2013

Madame,
Monsieur,

Bienvenue à la conférence de presse de la Zone de Police Vesdre consacrée au thème « Sécurité routière : des feux au vert pour la Zone Vesdre ? ».

Vous trouverez dans ce dossier :

- Les noms et fonctions de vos interlocuteurs
- Un communiqué de presse
- Les slides de présentation
- La partie « sécurité routière » du projet de Plan Zonal de Sécurité 2014-2017

Ce dossier peut être **téléchargé** sur le site Internet de la Zone de Police Vesdre (www.policevesdre.be), onglet « Documentation ».

Eric Piscart
Zone de Police Vesdre
Consultant en communication

Vos interlocuteurs de la Zone de Police Vesdre :

- **Marcel Simonis**, Commissaire divisionnaire, Chef de corps
- **Sylviane Bogaerts**, Conseillère, Chef du Service stratégie et développement,
- **Bernard Lemarchand**, Commissaire, Officier Circulation, Service de gestion et appui opérationnels
- **Marc Renard**, Inspecteur, Motard, Service de gestion et appui opérationnels
- **Aurélie Lognay**, Inspecteur, Policier de Proximité, Maison de Police de Mangombroux, Equipe de Quartier de Heusy

ZONE DE POLICE VESDRE

VERVIERS-DISON-PEPINSTER

www.policevesdre.be

COMMUNIQUE DE PRESSE

Publication immédiate



Police

Zone Vesdre

Verviers, le 17 mai 2013

Sécurité routière : des feux au vert pour la Zone Vesdre ?

2013 est l'année de rédaction des Plans zonaux de sécurité 2014-2017 pour les Polices Locales. L'occasion donc de définir les politiques à venir mais aussi d'analyser le travail mené ces dernières années. C'est ainsi que la Zone Vesdre s'est penchée sur la question de la sécurité routière, a étudié en détail la politique et les actions qu'elle a menées en la matière, et les résultats obtenus sur le terrain.

Une préoccupation majeure concerne le nombre d'accidents qui ont eu lieu sur la Zone, leur gravité et leur évolution sur les dernières années. Entre 2009 et 2012, le nombre d'accidents avec lésions corporelles a baissé de 12 %, en passant de 264 à 232. Le nombre de blessés graves a baissé de 56 %, passant de 18 à 8. Plus significativement encore, l'Indice de gravité, c'est-à-dire le nombre de blessés graves et de tués pour 1000 accidents corporels, a chuté de 53 %. Il passe de 83 à 39. Une évolution doublement favorable pour la Zone Vesdre: les chiffres montrent une baisse tant au niveau du nombre d'accidents que de leur gravité, et de façon plus nette qu'en région wallonne ou au niveau du pays.

L'analyse menée a encore permis de détecter un nombre, limité, de lieux et de périodes à risque. Les endroits relevés ont pour particularité de se situer sur des routes nationales. Il s'agit de la N61 (rue de Pepinster, rue Grand'Ville, rue du Palais), la N672 (de la route de Jalhay à la rue de l'Agolina), de la N627 (de la rue Pisseroule à la rue de Verviers) et de la N657 (de la chaussée de Theux à la chaussée de Verviers). Quant aux moments à risque, la Zone Vesdre n'a pas constaté de sur-représentation des accidents avec lésions corporelles le week-end. Par contre, la journée du lundi entre 06h et 20h ainsi que le mercredi entre 16h et 20h semble concentrer un nombre proportionnellement plus élevé d'accidents avec lésions corporelles. Autant d'éléments qui seront intégrés pour améliorer encore l'impact des actions en les ciblant davantage.

Si les résultats en matière de sécurité vont en s'améliorant, cela semble indiquer que la politique menée par la Zone Vesdre a pu réellement produire des effets positifs. Celle-ci est traduite dans un « Plan d'action sécurité routière » annuel aux multiples facettes, et dans une politique de verbalisation clairement établie et assez particulière. Elle vise à orienter la verbalisation vers des infractions prioritaires. Ce sont celles qui peuvent causer des accidents ou aggraver les blessures qui en sont consécutives. On pense ici au port de la ceinture, aux excès de vitesse, à la conduite sous influence ou encore au stationnement dangereux. Et tous les policiers de la Zone Vesdre, et non seulement quelques policiers spécialisés, sont impliqués dans cette façon de faire. Il ne s'agit donc pas de verbaliser n'importe quelle infraction de roulage mais principalement celles retenues comme prioritaires, et encore moins de « faire du chiffre » puisque le nombre de procès-verbaux rédigés chaque année reste stable voire diminue. En un mot, il s'agit de verbaliser mieux et non de verbaliser plus !

Pour l'avenir, la Zone Vesdre entend notamment s'attarder sur un ciblage des groupes à risque. Il

s'agit plus particulièrement des usagers vulnérables - les motards et plus encore les piétons - et des conducteurs ou usagers de la route récidivistes. Des actions seront mises en place envers eux, dans un esprit pro-actif, de manière à limiter les risques qu'ils courent ou qu'ils font courir. Parallèlement, elle entend continuer à porter son projet « parc-école » qui permet d'éduquer au sein même des écoles les plus jeunes à la sécurité routière.



**« Sécurité routière :
des feux au vert pour la Zone Vesdre ? »**

Conférence de presse
Le 17 mai 2013

Contexte

- Plan zonal de sécurité 2009-2012/13
- Préparation du plan zonal 2014-2017
 - Plan national de sécurité 2012-2015
 - Etats généraux de la sécurité routière 2011
 - Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie 2012
 - Espace européen de la sécurité routière 2011-2020

Bilan chiffré de la sécurité routière

Méthodologie de l'IBSR, du plan national de sécurité...

- Les accidents de roulage avec lésions corporelles
- Les infractions de roulage

Les accidents de roulage avec lésions corporelles (ARLC)

- L'ampleur (volume)
- La gravité
- L'évolution dans le temps - 2009-2012
- Les entités à risques :
 - Périodes
 - Usagers vulnérables
 - Lieux
- Comparaison géographique

Les ARLC : ampleur, gravité et évolution dans le temps

Nombre d'Accidents (LC) et de victimes/Années	2009	2010	2011	2012	Evolution 09-12 en %
Nbre Accidents (LC)	264	221	226	232	-12%
Nbre Tués	4	4	3	1	
Nbre Blessés graves	18	14	13	8	- 56%
Nbre blessés légers	312	251	262	269	-14%
Total des victimes	330	265	275	277	-16%
Indice de gravité*	83	81	71	39	-53%

* : l'indice de gravité est défini dans l'IPNS comme le nombre de personnes gravement ou mortellement atteintes pour 1000 accidents corporels

Les ARLC : ampleur, gravité comparaison géographique

Evolution 2009-2012	Zone Vesdre	Région wallonne	Pays
Nombre d'accidents (LC)	-12%	-10%	-8%
Indice de gravité	-53%	-26%	-17%

Les ARLC : les entités à risques

- Les périodes à risque
 - Pas spécialement le week-end
 - **La journée du lundi** (06h-20h)
 - La plage horaire 10h-16h (mardi, vendredi, dimanche)
 - Le mercredi de 16h-20h
- Les usagers vulnérables
 - Les motards (15% des victimes)
 - **Les piétons (20% des victimes)**

Les ARLC : les entités à risques

- Les lieux à risque

N 61	Rue de Pepinster, Rue Grand'ville, Rue du Palais (il s'agit des 3 seules zones à haut risque identifiées par le SPW)
N 672	de la route de Jalhay à la rue de l'Agolina
N 627	de la Rue Pisseroule à la rue de Verviers
N 657	de la chaussée de Theux à la chaussée de Verviers

Les infractions de roulage

Nombre d'infractions de roulage verbalisées	2009	En %	2010	En %	2011	En %	2012	En %
Infractions classiques prioritaires	5320	44%	6825	47%	5485	54%	5338	58%
Total infractions classiques (100%)	12077		7774		10235		9155	
Infractions classiques prioritaires + excès de vitesse	11201	62%	12877	62%	10090	68%	9926	72%
Total infractions classiques + excès de vitesse (100%)	17958		20651		14840		13745	

Extrait du projet de plan zonal de sécurité 2014-2017
Partie « L'image policière locale de sécurité »

La sécurité routière

Les accidents de circulation

L'Image Policière Nationale de Sécurité (IPNS) préconise une analyse de la sécurité routière en 2 volets, soit un premier consacré à l'analyse des accidents de roulage et un second, aux infractions de roulage. Dans notre PZS, les infractions de roulage qui ont fait l'objet d'une attention particulière de la zone Vesdre dans le cadre de son objectif stratégique 2009-2012 « sécurité routière » sont abordées au sein du chapitre 3 dans sa partie consacrée à l'évaluation des objectifs stratégiques précédents. Sans en dévoiler le contenu à ce stade, on peut déjà souligner que des tendances de fond positives ont été enregistrées et nous ne pouvons que nous en réjouir. La présente partie relative à l'image de la sécurité sera centrée sur les accidents de roulage. Comme pour l'analyse de la criminalité, les principales sources consultées ou utilisées sont listées en fin de point 2.3.3. Parmi celles-ci figurent notamment les données issues de la Police fédérale (CG/CGOP) publiées sous la forme du baromètre de la « Circulation » et d' « Aperçus annuels des accidents de circulation avec lésions corporelles ».

Pour cette approche des accidents de roulage, nous emprunterons la méthodologie établie par l'IPNS en collaboration notamment avec l'IBSR. Principalement, l'image des accidents de roulage dans la zone consistera d'abord à dégager leur ampleur, leur gravité et leur évolution dans le temps. Ensuite, il y aura lieu de mettre en évidence les éventuelles entités à risques, soit les lieux et les périodes plus propices à la survenue des accidents ainsi que le(s) type(s) d'usagers les plus vulnérables. L'analyse portera uniquement sur les accidents de roulage avec lésions corporelles (Accidents LC) qui seront examinés pour les années 2009 à 2012.

Tableau : Les accidents de roulage avec lésions corporelles et les victimes - Ampleur, gravité et évolution du phénomène dans la zone Vesdre entre 2009 et 2012

Nombre d'Accidents (LC) et de victimes/Années	2009	2010	2011	2012	Evolution 09-12 en %
Nbre Accidents (LC)	264	221	226	232	-12%
Nbre Tués	4	4	3	1	- 75%
Nbre Blessés graves	18	14	13	8	- 56%
Nbre blessés légers	312	251	262	269	-14%
Total des victimes	330	265	275	277	-16%
Indice de gravité*	83	81	71	39	-53%

* : l'indice de gravité est défini dans l'IPNS comme le nombre de personnes gravement ou mortellement atteintes pour 1000 accidents corporels

Source : Police fédérale - CG/CGOP - Aperçu annuel Accidents (LC) 2012 - Zone Vesdre

Alors que le scanning du PZS 2005-2008 avait du faire un constat quelque peu préoccupant de la sécurité routière au niveau de la zone, celui de 2009-2012 fait montre d'une évolution positive avec une réduction de l'ordre de 12% des accidents de roulage avec lésions corporelles. Cette régression significative est plus forte que celle enregistrée au niveau du pays et de la Région wallonne (respectivement -8% et -10%). Sur la même période, au niveau de la zone, le nombre total de victimes affiche lui aussi une diminution, de l'ordre de 16 %, soit également plus marquée qu'au niveau de la Région wallonne (-11%) et du pays (-9%). Le phénomène au niveau local a aussi connu un recul en terme de gravité. Entre 2009 et 2012, l'indice de gravité, c'est-à-dire le nombre de personnes gravement ou mortellement atteintes pour 1000 accidents corporels, est passé de 83 à 39 (pour 1000), ce qui représente une réduction de 53%. A nouveau, il s'agit là d'une évolution beaucoup plus favorable dans la zone que dans les autres entités (-26,1% pour la région et -17,3% pour le pays). En matière d'accidents de roulage avec lésions corporelles, le bilan 2009-2012 de la zone Vesdre est donc largement et doublement positif avec une réduction à travers le temps tant de son ampleur que de sa gravité et ce de façon plus nette qu'en région wallonne et au niveau du pays.

Au niveau des entités à risques, en termes de répartition spatiale des accidents, un nombre limité de lieux à risque ont pu être identifiés sur la base d'un relevé des accidents de roulage établi par la zone (pour les années 2010 à 2012) ainsi que du listing des sites insécuritaires produit en 2012 par la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments du Service public de Wallonie (SPW). Le tableau ci-après reprend ces principaux endroits à risque situés sur des routes nationales.

N 61	Rue de Pepinster, Rue Grand'ville, Rue du Palais
------	--

	(il s'agit des 3 seules zones à haut risque identifiées par le SPW)
N 672	de la route de Jalhay à la rue de l'Agolina
N 627	de la Rue Pisseroule à la rue de Verviers
N 657	de la chaussée de Theux à la chaussée de Verviers

Comme pour les lieux, l'analyse détaillée des périodes à risque est précieuse pour orienter les actions préventives et répressives. Dans le cadre d'un PZS, il s'agit seulement de dégager dans les grandes lignes certaines caractéristiques de la zone. En matière de période à risque, la question prioritaire pour l'IPNS est celle de la présence ou pas de la problématique des accidents de week-end où sont habituellement surreprésentés les jeunes conducteurs victimes. Les accidents du week-end se retrouvent plus particulièrement dans les entités qui ont sur le territoire ou à proximité de celui-ci des discothèques ou établissements de divertissement, ce qui n'est pas vraiment le cas de la zone Vesdre. Et de fait les relevés des accidents de roulage avec lésions corporelles de ces dernières années répartis par jour/semaine/week-end ne mettent pas en évidence de surreprésentation des accidents (LC) pendant les week-ends. On nuancera toutefois quelque peu ce constat car on observe néanmoins une légère surreprésentation des blessés graves pendant le week-end notamment pour les années 2011-2012 et, en 2012, une proportion croissante d'Accidents (LC) le samedi de 00h à 06h. Nonobstant, on ne peut pas parler de l'existence d'une problématique des accidents de week-end sur la zone. Ce qui prédomine d'ailleurs à la lecture du baromètre de la circulation, et plus particulièrement pour 2012, c'est l'importance de la journée du lundi qui absorbe à elle seule 19% des accidents (LC) très majoritairement concentrés entre 6h à 20h. Et on est bien ici dans le cadre de déplacements liés au travail/écoles qui sont souvent plus importants lors de la reprise de ces activités après un week-end. La plage horaire 10h-16h prédomine encore pour plusieurs autres jours comme le mardi et le vendredi mais aussi le dimanche. Enfin, le mercredi se singularise en concentrant 11,5 % des accidents de la semaine entre 16h et 20h.

Au niveau des groupes à risque, quelles sont les catégories de victimes qui émergent au sein de la zone ? Les éléments de comparaison dont nous disposons à ce sujet portent sur la proportion des différents types de victimes au niveau de la région wallonne et du pays pour les années 2009-2012. Ce qui se dégage, sans trop de surprise la zone comportant une ville régionale, c'est l'importance de la part des piétons parmi les victimes des accidents (LC); ils représentent plus de 20 % du total des victimes contre une petite dizaine de % pour les autres entités. Outre, les piétons, la proportion des motards et cyclomotoristes se révèle relativement importante parmi les victimes de la route au sein de la zone en représentant de l'ordre de 15% du total des victimes pour 11 à 12% au sein des entités régionale/nationale. Des comparaisons plus fines restent à établir mais piétons et motards se profilent

comme des groupes vulnérables sur le plan de la sécurité routière au sein de la zone.

Pour clôturer, nous soulignerons que la sécurité routière a connu, sans conteste, des avancées significatives pendant ces 5 dernières années au niveau de la zone Vesdre. On peut en effet se prévaloir d'avoir progressé de façon importante au niveau des critères clefs retenus par l'IPNS pour dresser l'image de cette problématique. Comme on l'a dit plus haut, entre 2009 et 2012, les accidents de roulage avec lésions corporelles sont devenus à la fois moins fréquents et moins graves. Il y a en conséquence un réel optimisme qui peut se dégager de ce bilan qui apporte sa contribution à la réalisation des objectifs nationaux et régionaux dans ce domaine. Un seul regret peut-être à signaler en toute transparence : la population interrogée par le moniteur de sécurité 2011 sur les problèmes de quartier continue à placer la sécurité routière - plus précisément la vitesse - parmi ses 3 priorités. On aurait aimé, là aussi, conjointement aux données objectives, un recul dans la perception du problème par les citoyens.

Principales sources consultées/utilisées

- *Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020, Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions, COM(2010) 389*
- *Etats généraux pour la sécurité routière 2011 - 20 recommandations pour la période 2011- 2015 - Commission fédérale pour la sécurité routière*
- *Rapport du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière - avril 2012 - Rapport présenté dans le cadre des Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie organisés à Namur le 15 juin 2012*
- *Image policière nationale de sécurité 2011 (partie 3. Sécurité routière et ses annexes), Police Fédérale, Service Analyse stratégique*
- *Baromètre de la sécurité routière, décembre 2011, Institut belge pour la sécurité routière, Observatoire pour la sécurité routière (données pour le niveau national, régional et provincial)*
- *Aperçu annuel Accidents de circulation 2012 pour la ZP Vesdre (portant sur les années 2003 à 2011), Police fédérale, Direction de l'information policière opérationnelle*
- *Baromètre mensuel Circulation pour la zone Vesdre, Police fédérale, Direction de l'information policière opérationnelle*
- *Infractions routières pour la ZP Vesdre, Police fédérale, Direction de l'information policière opérationnelle.*

- Listing des sites insécuritaires sur la zone Vesdre pour les années 2005 à 2012, Mai 2012, Service public de Wallonie, Direction Générale Opérationnelle des routes et des Bâtiments

- Zones à risque 2005-2009 et Indice d'insécurité quinquennal 2005-2009, Juin 2011, Service public Wallonie, Département de la Sécurité, du Trafic et de la Télématique routière

- Plans d'action sécurité routière (PASR) de la zone Vesdre (2009, 2010, 2011 et 2012) et ses évaluations

- Tableaux de bord Roulage établis par et pour la zone Vesdre (2009, 2010 et 2011) (suivi de la verbalisation roulage)

- Note de politique criminelle roulage - Parquet de Verviers - 2012

- Analyse statistique des données policières en matière de roulage - Arrondissement judiciaire de Verviers - 2012

Extrait du projet de plan zonal de sécurité 2014-2017
Partie « Evaluation des objectifs stratégiques externe 2009-2013 »
(sans annexe)

La sécurité routière (Pilotage Zonal)

Contexte, approche du phénomène et objectifs principaux

Pour mémoire, la zone Vesdre a fait de la sécurité routière une priorité dans son PZS 2009-2012/2013, en raison de l'importance de cette problématique au niveau national et surtout parce le nombre d'accidents avec lésions corporelles (ARLC) sur la zone connaissait une augmentation sensible dans les années qui ont précédé la préparation de ce plan. La situation est quelque peu différente à l'heure de la rédaction du PZS 2014-2017. Le contexte est en effet celui d'une réduction significative du nombre d'ARLC ainsi que du nombre de victimes sur la zone pour les années 2009 à 2012 (Cfr. Scanning). Dès lors, on pourrait d'emblée dire que le principal objectif dans ce domaine - qui est classiquement celui de la diminution du nombre d'ARLC - a été atteint. Mais qu'a fait la zone en matière de sécurité routière entre 2009 et 2012 ? Tout en étant bien conscient que les causes des accidents sont complexes et que l'impact des politiques sur l'occurrence de ce phénomène est loin d'être simple et automatique, dans cette partie évaluative, on mettra en exergue l'approche que la zone s'est employée à développer par rapport à la sécurité routière. En quelques mots, comme la zone s'y était largement engagée dans son PZS 2009-2012, elle a davantage qu'avant géré la circulation routière de façon plus ciblée et a privilégié des actions orientées sur les priorités, et plus particulièrement sur les infractions ayant le plus d'impact sur la survenue des accidents ou sur leurs conséquences. La zone Vesdre n'a donc pas verbalisé davantage - c'est d'ailleurs plutôt l'inverse - mais a veillé à mieux verbaliser. Dans la foulée, elle a aussi fait montre de plus d'efficacité avec l'entrée dans les perceptions immédiates qui ont contribué à réduire la charge de travail du parquet et dans une moindre mesure de la police. Développons ci-dessous les points forts de cette approche.

Rencontre des objectifs

- Mieux cibler l'action et en favoriser la mise en oeuvre demande au préalable une analyse du phénomène et un répertoire des mesures à prendre. Ainsi, comme annoncé dans le PZS 2009-2012, à partir de 2009, la zone s'est doté d'un plan d'action sécurité routière (PASR) annuel plus concret et davantage en phase avec les spécificités locales que ne l'étaient les conventions « sécurité routière » de l'époque antérieure. Son meilleur ancrage local tient notamment au fait que ce plan est piloté par l'officier circulation en collaboration avec les maisons de police qui possèdent chacune un référent roulage, « spécialisé » dans cette problématique sur le territoire de la maison. Le lien zonal entre tous ces acteurs est notamment entretenu grâce à un réseau roulage iqui se réunit et communique périodiquement mais

devrait peut-être encore le faire davantage. Le meilleur ciblage des actions qui a été amorcé et poursuivi au cours de ces dernières années tient aussi à certaines avancées réalisées en matière d'analyse du phénomène et de suivi de l'activité policière. Concernant l'analyse (le suivi sera abordé plus loin), il est évident que des progrès restent à faire au niveau de la zone comme d'ailleurs au niveau national puisqu'il s'agit d'une des 20 recommandations des Etats généraux de la Sécurité routière du 11 mai 2011¹. Toutefois, on a pu constater que les dispositifs nationaux (coordinateurs de trafic) et régionaux (Service public de Wallonie) auxquels participe l'officier circulation ont aidé au niveau local à l'adoption progressive d'une démarche plus analytique dans cette problématique même si les études disponibles sont trop rares et les différents outils mis à disposition parfois difficiles à articuler. Au niveau local, le relevé des accidents et de leurs circonstances établi par la zone a connu une meilleure exploitation qu'auparavant notamment à l'occasion de l'élaboration des Plans de sécurité de quartier (PSQ) qui comprennent un volet circulation où les spécificités des problèmes de sécurité routière sont désormais mieux identifiées au niveau micro-local.

- Un des points forts de l'approche ciblée souhaitée par la zone (et préconisée par les Plans nationaux de sécurité) réside incontestablement dans l'élaboration d'une politique zonale de verbalisation ainsi que dans les mesures prises pour favoriser son application. En fait, la zone se dote d'une politique de verbalisation en matière de roulage dès 2003. Elle confirmera celle-ci tout en l'affinant au cours des années qui suivront. Concrètement, la politique zonale identifie un nombre restreint d'infractions qui doivent prioritairement faire l'objet d'une verbalisation par tous les motards ainsi que tous les policiers de proximité compte tenu de leur impact sur la production des accidents de roulage et/ou sur les conséquences de ceux-ci pour l'individu et/ou pour la société. Les infractions prioritaires retenues au niveau de la zone, largement en phase avec les thématiques prioritaires nationales, sont les suivantes : les stationnements dangereux, la conduite sous influence de l'alcool ou des stupéfiants, le port de la ceinture de sécurité et les systèmes de fixation, les défauts d'assurance et de contrôle technique, les cyclomoteurs (port du casque et conditions techniques), le GSM au volant (à partir de 2011) et les excès de vitesse. L'enjeu lors de l'établissement de cette (d'une) politique réside bien entendu de façon cruciale dans sa bonne exécution. Et en matière de roulage il faut bien faire le constat que le pouvoir discrétionnaire du policier constitue un point sensible. Dès lors, pour favoriser une verbalisation prioritaire par tous les policiers, à partir de 2009, des balises, volumes d'infractions à verbaliser vers lesquelles tendre, seront posées pour les différentes infractions prioritaires identifiées, tant pour la zone dans son ensemble que pour chaque service opérationnel. L'objectif n'est pas d'accroître le volume global des infractions verbalisées qui est maintenu constant (de l'ordre de 20.000 infractions attendues) mais bien d'augmenter la part de la verbalisation portant sur les priorités. Les balises

¹ Etats généraux de la sécurité routière 11 mai 2011, Recommandation 20 : « La Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) recommande plus d'études en profondeur sur les causes d'accidents de la route et la création, au sein de la CFSR, d'un groupe de travail sur ce sujet. »

fixées par service tiennent compte du volume de personnel disponible mais aussi des caractéristiques des territoires couverts (fréquentation, présence ou pas de zones de stationnement...). Le volume de la verbalisation pour la zone, par entité et par infraction est calculé mensuellement (puis bimestriellement) et communiqué aux chefs de service et à l'officier circulation sous la forme d'un tableau de bord (Cfr. **Annexe 2**)

La zone a-t-elle vu évoluer sa verbalisation roulage entre 2009 et 2012 ?

Erreur ! Liaison incorrecte.

Le tableau de synthèse ci-dessus établi à partir des tableaux de bord plus détaillés placés en annexe met en évidence une augmentation progressive de la verbalisation des infractions prioritaires par le personnel de la zone. La part de celle-ci au niveau des infractions classiques (sans les excès de vitesse) passe en effet de 44% en 2009 à 58% en 2012. En tenant compte, en sus, des excès de vitesse, les infractions prioritaires constituent 62% des infractions verbalisées en 2009 pour 72% en 2012. Et cette évolution s'est réalisée sans inflation de la verbalisation totale qui au contraire affiche une tendance à la baisse en 2011 et 2012.

Cette évolution est avant tout soutenue par une verbalisation accrue dans 3 priorités dominantes, à savoir les stationnements dangereux, le non-port de la ceinture/les systèmes de fixation et les défauts d'assurance/contrôle technique. Les excès de vitesse qui se situent depuis plusieurs années autour des 6000 constats (2011 fait figure d'exception) contribue également à ce mouvement. Mais une marge de progression très claire subsiste au niveau de la priorité « conduite sous influence » - dont la verbalisation n'a pas décollé notamment pour des raisons de non disponibilité du matériel nécessaire (stupéfiants) - ainsi qu'au niveau du GSM au volant qui a été intégré plus tardivement dans les priorités zonales.

Dans l'ensemble, on peut toutefois faire le constat que l'établissement d'une politique ainsi que la fixation de balises - lesquelles, il faut le dire, ne sont pas facilement acceptées par certains membres du personnel - a permis quelque peu de modifier les pratiques de verbalisation en matière de roulage et de centrer davantage celles-ci sur les priorités fixées. Il s'agit d'avancées précieuses d'autant qu'elles sont engrangées dans le cadre d'une politique exigeante puisqu'elle proscrit la verbalisation au vol (pour les infractions autres que les excès de vitesse) et privilégie la verbalisation avec interception davantage susceptible d'avoir, par le contact établi, un effet éducatif sur le contrevenant.

- Dans le prolongement de sa politique de verbalisation, la zone s'est aussi préoccupée, en partenariat avec le parquet, de l'harmonisation entre la politique policière de verbalisation et la politique de poursuite du parquet. Fin 2010, suite à certaines modifications apportées à la politique de poursuite du parquet, la zone Vesdre prend et applique une directive de classification des infractions et des PV qui tient compte des deux politiques et vise à leur bonne cohérence. Tous les PV émis par la zone reçoivent une mention P1 (prioritaire), P2 (non prioritaire) ou P3 (hors politique) (Cfr. **Annexe 3**). P1 porte sur les infractions prioritaires pour le parquet et/ou pour la zone ainsi que sur les infractions non reprises dans les listes des priorités mais liées à des circonstances particulières. P2 concerne les infractions dont la verbalisation n'est ni prioritaire dans la politique de la zone ni dans celle du

parquet, qui ne sont pas liées à des circonstances particulières et pour lesquelles le parquet n'a pas décidé d'interrompre les poursuites. Enfin, P3 sont une série d'infractions pour lesquelles le parquet a décidé momentanément de ne plus poursuivre et dont la verbalisation est dès lors proscrite. L'objectif est bien d'harmoniser les deux politiques, ce qui suppose dans les faits une poursuite quasi systématique par le parquet des PV P1 et très majoritairement un classement sans suite des PV P2 (et P3 mais ceux-ci sont résiduaire). La zone s'impliquera très rapidement dans cette pratique du classement prioritaire des PV qui est concrètement opérée par les contrôleurs de qualité des entités verbalisantes et supervisée par l'officier circulation. Au niveau du parquet, la prise en considération de ce système prendra quelques temps et celui-ci recevra une réelle attention avec l'arrivée en 2012 d'un nouveau magistrat roulage. Dans la situation actuelle, mi 2012, notamment pour des raisons techniques, on ne dispose pas de décompte, ni de la production de la verbalisation en P1,P2 et P3, ni des poursuites leur réservées.

- Une autre évolution importante en matière de roulage réside dans l'entrée de la zone dans le système des Perceptions Immédiates (PIM) qu'elle a repoussé un certain temps, avec l'assentiment du magistrat roulage de l'époque, étant donné les problèmes rencontrés au niveau de la Poste dans la gestion des transactions. Suite aux recommandations du Parquet, la pratique des PIM est introduite dans la zone dans le courant de l'année 2011 sous la forme d'un projet pilote. Les Pim sont couplées à l'acquisition et l'utilisation de 3 Terminaux mobiles de paiement (TMP) ; elles ne pourront porter que sur les infractions prioritaires et seront uniquement réalisées par une petite partie du personnel de la zone à savoir, les motards et la Maison de police de Pepinster. Ce premier essai a été évalué en mai 2012. Il a laissé entrevoir des atouts et perspectives mais qui sont à vérifier avant toute généralisation car la Maison de police testée n'a pas permis de tirer toutes les conclusions souhaitées dont celles relatives à la possibilité d'utiliser les TMP en service d'intervention et de quartier (SIQ). Pendant la seconde moitié de l'année 2012, le projet pilote a dès lors été reconduit, toujours avec les motards, mais avec une autre Maison de police de plus grande taille, celle d'Ensival, ainsi qu'avec l'acquisition d'un TMP supplémentaire. Entre-temps, à partir de février 2012, tous les excès de vitesse ont fait l'objet d'une verbalisation par perception immédiate. A l'échéance du PZS 2009-2012, l'introduction des PIM dans la politique et les pratiques de verbalisation de la zone Vesdre est donc bien entamée et aura à se déployer plus avant dans un futur proche. Avec ce volet, c'est encore le ciblage sur les priorités qui a et pourra être renforcé mais un autre enjeu est également présent, c'est celui de la réduction significative de la charge de travail (administrative et rédactionnelle) prioritairement du parquet ainsi qu'accessoirement de la police.

- En ce qui concerne le caractère ciblé de la politique zonale, il est encore un point que l'on souhaiterait évoquer même si ce sera brièvement. Dans ces plans d'action sécurité routière 2009-2010 et 2011, outre certaines

infractions, la zone a également prévu de cibler des groupes à risque. Parmi ceux-ci, elle souhaitait agir sur les conducteurs récidivistes ou les usagers posant régulièrement problème. Des actions spécifiques n'ont cependant pas pu être menées, entre autres faute de disposer de données permettant l'identification des récidivistes. La zone est dès lors tout particulièrement en attente de l'exécution de la recommandation 43 du rapport du Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité routière du 26 avril 2012 (Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie) qui « recommande qu'un fichier central des infractions en matière de roulage soit rapidement mis en place afin de pouvoir identifier les comportements récidivistes en matière d'infractions de roulage et imposer une politique de poursuite et de sanction adaptée. »² Sur ce terrain, il pourrait peut-être également être opportun d'agir de façon proactive.

- Enfin on terminera cette évaluation en évoquant le projet parc-école, sans doute la mesure la plus classique dans le champ de la sécurité routière mais celle-ci a connu une évolution dans la zone à partir 2011. Jusqu'alors réalisée en dehors des écoles dans un bâtiment indépendant des établissements scolaires, l'éducation des plus jeunes à la sécurité routière entre dans les écoles en 2011-2012 au moyen d'un parc-école mobile acquis par la zone. Cette nouvelle formule répond aux attentes des écoles dont la participation connaît une recrudescence.

² Rapport du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR) adopté le 26 avril 2012 - Rapport présenté dans le cadre des Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie organisés à Namur le 15 juin 2012.