

Note stratégique sur la sécurité routière 2018-2020

Commune de Schaerbeek

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	3
INTRODUCTION	4
A. DES AMÉNAGEMENTS PLUS SÛRS	5
<i>A.1. Aménagements piétons et cyclistes.....</i>	<i>5</i>
<i>A.2. Sécurisation des carrefours et ralentisseurs</i>	<i>5</i>
<i>A.3. Respect des infrastructures existantes.....</i>	<i>6</i>
<i>A.4. Evaluation permanente des aménagements existants</i>	<i>6</i>
B. DES MOYENS PRÉVENTIFS.....	7
<i>B.1. Sécurisation des abords d'écoles</i>	<i>7</i>
<i>B.2. Radars préventifs</i>	<i>7</i>
<i>B.3. Actions de terrain préventives</i>	<i>8</i>
B.3.1. Prévention des comportements à risque	8
B.3.2. Sensibilisation à l'attention du public scolarisé.....	9
<i>B.4. Gestion des chantiers</i>	<i>10</i>
C. DES MOYENS RÉPRESSIFS.....	11
<i>C.1. Radars répressifs.....</i>	<i>11</i>
<i>C.2. Actions de terrain répressives</i>	<i>11</i>
C.2.1. Les interventions des services de police	11
C.2.2. Les interventions des services communaux	12
D. AUTRES MOYENS.....	13
<i>D.1. Groupes de travail.....</i>	<i>13</i>
<i>D.2. Statistiques.....</i>	<i>13</i>
E. NOUVELLES MESURES.....	14
<i>E.1. Plan zone 30</i>	<i>14</i>
<i>E.2. Rapports d'accidentologie</i>	<i>14</i>
<i>E.3. Augmentation des moyens</i>	<i>15</i>
<i>E.4. Optimisation des ressources</i>	<i>15</i>
<i>E.5. Intensification des contrôles</i>	<i>17</i>
<i>E.6. Radars supplémentaires</i>	<i>18</i>
<i>E.7. Feux espagnols.....</i>	<i>19</i>
<i>E.8. Eclairage piéton</i>	<i>19</i>
<i>E.9. Optimisation de la communication.....</i>	<i>19</i>
<i>E.10. Participation citoyenne</i>	<i>20</i>
CONCLUSION.....	21

REMERCIEMENTS

Cette note stratégique est le fruit d'une étroite collaboration entre la commune de Schaerbeek et la zone de police Bruxelles Nord.

Elle n'aurait pas pu voir le jour sans le travail des équipes ci-dessous :

- **le service Mobilité** et en particulier Amélie Grégoire et Benoit Velghe
- **le service de la Voirie et son Bureau d'Etude** et en particulier Koen De Smet van Damme
- **le service des Gardiens de la Paix** et en particulier Philippe Lamens
- **le Cabinet du Bourgmestre**, Bernard Clerfayt
- **le Cabinet de l'Echevin de la Mobilité**, Denis Grimberghs
- **le Cabinet de l'Echevin des Travaux publics**, Vincent Vanhalewyn
- **la zone de police** et en particulier Frédéric Dauphin, Benoit Blanpain, Sabine Flamend, Werner De Coninck, Audrey Dereymaeker, Louise Weber, Laurent Lienard et Catherine Buggenhout

INTRODUCTION

La commune de Schaerbeek mène une politique volontariste en matière de réaménagement de l'espace public, de sécurisation des carrefours et d'amélioration des espaces piétons et cyclistes. Depuis 2010, elle dispose d'un plan communal de mobilité qui est aujourd'hui mis en œuvre à 85%. Actuellement, les services communaux attendent le nouveau plan régional de mobilité « Good Move » afin de pouvoir le décliner en un nouveau plan de mobilité au niveau local.

En parallèle, la zone de police a également constaté que la vitesse, l'agressivité au volant, le stationnement asocial et les nuisances sonores étaient une des premières préoccupations des habitants. En 2017, elle a donc décidé de mettre en œuvre un plan d'action circulation ambitieux qui vient en complément de son travail quotidien.

Malgré tout cela, des incidents dramatiques ont été déplorés récemment sur l'espace public. Ils ont mobilisé de nombreux citoyens et mené à des interpellations sur la sécurité routière.

Aujourd'hui, la commune de Schaerbeek souhaite répondre fermement à la violence routière et se doter d'une note stratégique en collaboration avec la zone de police.

Les enjeux visés dans ce plan d'action sont les suivants :

- assurer le bien-être et la sécurité des citoyens schaerbeekois et des visiteurs lors de leurs déplacements sur l'espace public ;
- améliorer la sécurité subjective (sentiment de sécurité) et objective (diminution drastique du nombre d'accidents) ;
- protéger les usagers plus vulnérables : les piétons et les cyclistes (en particulier les enfants et les personnes âgées), les motards et les personnes à mobilité réduite ;
- travailler avec la population des quartiers et les associations pour sensibiliser les automobilistes ainsi que les autres utilisateurs de l'espace public.

Sur base de ces objectifs, la note stratégique parcourt les actions déjà mises en œuvre (aménagement, mesures de prévention et de répression) et toute une série de nouvelles mesures prises en vue d'une plus grande efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière.

La commune de Schaerbeek souhaite donc s'inscrire dans une vision zéro. D'une part, en mettant en œuvre tous ses moyens et compétences pour ne plus compter de blessés et de morts sur son territoire et, d'autre part, en appliquant une tolérance zéro vis-à-vis de la violence routière.

A. DES AMÉNAGEMENTS PLUS SÛRS

A.1. Aménagements piétons et cyclistes

La commune de Schaerbeek accorde une attention toute particulière aux usagers actifs sur l'espace public et à la cohabitation entre ceux-ci. Lors du renouvellement d'un trottoir et/ou d'une voirie, un reprofilage est généralement étudié afin de rendre son utilisation plus conviviale et d'intégrer une piste cyclable quand la configuration du lieu le permet.

La rénovation des trottoirs contribue au confort et à la sécurité des usagers et des moyens importants ont été dégagés pour renouveler au plus vite ceux dont l'état laisse à désirer. Au 1^{er} janvier 2018, 22% de la surface totale des trottoirs se trouvait en mauvais état, voire même dans un état critique. Grâce aux investissements prévus dans le plan trottoirs communal, il ne devrait plus y avoir de trottoirs en mauvais état d'ici la fin de l'année 2024. En effet, ce plan d'investissements prévoit un budget de 600 à 800.000€ annuels pour la mandature 2012-2018, auxquels s'ajoutent les travaux de rénovation réalisés dans le cadre des contrats de quartiers.

En ce qui concerne les aménagements pour les cyclistes, on compte actuellement :

- 25 km de voiries en sens uniques limités. Cela représente presque la totalité des possibilités sur le territoire de Schaerbeek ;
- 9,5 km de pistes cyclables. L'objectif est de multiplier ces aménagements de manière à encourager la mobilité active et tracer des marquages plus imposants aux endroits denses (et sur les voiries ou le profil le permet) (rue Portaels, avenue Eugène Demolder, ...) ;
- 53 km de bandes cyclistes suggérées. Là encore, les marquages seront accentués dans les endroits à risques (rue de Linthout, rue Navez, ...) ;
- 5 itinéraires cyclables régionaux et 2 communaux traversent la commune. Ceux-ci sont balisés et guident le cycliste à travers des itinéraires plus sécurisants. D'ici fin 2018, un 3^{ème} itinéraires cyclables communal verra le jour.

A.2. Sécurisation des carrefours et ralentisseurs

La sécurisation des carrefours est une priorité et la commune vise à l'améliorer en :

- réalisant des élargissements de trottoir à ces endroits. Ils permettent à la fois une réduction de la largeur de la traversée piétonne et une meilleure visibilité réciproque des usagers. Au 1^{er} janvier 2018, 405 carrefours (sur un total de 456) étaient traités, dont 316 sur les voiries communales (92%) et 89 sur les voiries régionales (80%). Les 51 carrefours communaux qui ne sont pas encore parfaitement sécurisés, le seront avant la fin de l'année 2019. Certains d'entre eux seront déjà réalisés avec des aménagements provisoires à plus court terme.
- installant, quand cela est jugé opportun, des plateaux ralentisseurs de vitesse. Entre 2012 et 2017, 20 carrefours ont été réaménagés en plateaux et 10 ralentisseurs ont été placés en voirie. En 2018, 8 carrefours ont été réaménagés en plateaux et 5 ralentisseurs ont été placés en voirie.



Exemple du réaménagement en « oreille de trottoir » au coin des rues Henri Staquet et Paul Devigne, ce qui permet de résoudre le problème de stationnement sauvage

Par ailleurs, une réflexion concernant les carrefours « conflictuels » au niveau des feux de signalisation sera entamée dans le cadre du groupe de travail mobilité (cf. D.1. « Groupes de travail »). Il s'agit des carrefours où l'automobiliste a un feu vert pour tourner alors que le feu est également vert pour les piétons qui traversent sur le côté. Cela peut laisser croire à l'automobiliste qu'il peut s'engager sans hésiter alors qu'il doit prêter attention au passage pour piétons qu'il s'apprête à franchir.

A.3. Respect des infrastructures existantes

Certaines infrastructures ne sont pas respectées (accès pour les services de secours, traversées piétonnes, ...). La commune désire y remédier et met donc en place des dispositifs adaptés à la situation. Selon la réalité de terrain, des potelets, lignes jaunes, barrières ou encore des arceaux vélos sont installés pour faire respecter le bon usage des infrastructures existantes.

Les arceaux vélos sont privilégiés sur les « oreilles de trottoir » (ou « avancées de trottoir ») et à proximité des passages pour piétons afin de protéger le trottoir tout en répondant à la demande de stationnement des cyclistes. Les potelets et les barrières « croix de Saint André » sont également utilisés pour protéger les trottoirs. De plus, les barrières permettent de diriger les piétons vers le bon endroit où traverser.

A.4. Evaluation permanente des aménagements existants

Les services communaux se sont fixé comme objectif de réexaminer les aménagements existants – identifiés comme problématiques - avec l'avis de la police. C'est par exemple le cas lorsque l'effet escompté n'est pas atteint ou qu'un mauvais usage de l'espace public est constaté (dispositif ralentisseur qui n'empêche pas la vitesse excessive, sens interdit non respecté, ...). Une attention toute particulière est également portée aux riverains qui relaient des problèmes ou lorsque des accidents se produisent.

Sur base de l'expertise acquise en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public, divers options sont alors examinées, des pistes dégagées et une intervention programmée. Ce genre de dossiers est notamment discuté lors des réunions du groupe de travail mobilité (cf. « D.1. Groupes de travail »).

B. DES MOYENS PRÉVENTIFS

B.1. Sécurisation des abords d'écoles

La commune de Schaerbeek et la zone de police sont particulièrement attentives aux abords d'écoles qui concentrent une fréquentation importante d'enfants.

Depuis juin 2002, grâce à une initiative financée par Beliris, les aménagements aux abords de 13 écoles ont été revus à Schaerbeek : « plateau traversant » sécurisant la traversée piétonne devant l'école, pose de dalles PMR, installation de plusieurs parkings vélos, agrandissement des oreilles de trottoir, ...

Sans oublier la présence des gardiens de la paix qui se trouvent aux abords des 34 écoles primaires afin d'y sécuriser la traversée piétonne aux heures d'entrée et de sortie des classes. Au total, cela représente plus de 11.000 heures par an de présence visible préventive et sécurisante à ces endroits sensibles.

En parallèle, la commune de Schaerbeek a déjà mis en place un projet pilote de « rue scolaire » à l'avenue Raymond Foucart. Cette initiative consiste à fermer la rue à la circulation automobile lors des entrées et sorties d'école. En plus de renforcer la sécurité, cela permet de diminuer l'impact négatif sur la qualité de l'air. La mise en place de ce dispositif pour la rue Verwée ainsi qu'un tronçon de la rue Verte devrait se faire pour la rentrée du 1^{er} septembre 2018. Les autres sites scolaires feront l'objet d'une étude approfondie avec un focus sur la Grande rue au Bois, la rue de l'Agriculture, l'avenue Ernest Renan et la latérale du boulevard Léopold III devant l'école communale n°16.

Depuis le 1^{er} septembre 2017, la commune de Schaerbeek a mis en place 11 zones abords d'école. Ces nouvelles zones sont prévues pour le chargement et déchargement des élèves depuis les véhicules des parents ou des bus scolaires à proximité de l'entrée de l'école. Cette nouvelle réglementation prévoit une redevance de stationnement de 100€ pour tout stationnement de longue durée à cet emplacement. L'objectif est de limiter le stationnement en double file aux abords d'école en prévoyant un dispositif contrôlé de manière intensive par le concessionnaire communal (Rauwers). Ces zones seront étendues à 13 nouvelles écoles à partir du 1^{er} septembre 2018.

B.2. Radars préventifs

Actuellement, le service voirie dispose de 19 radars préventifs (indicateurs de vitesse et compteurs). Une rénovation d'une partie de ces radars est prévue prochainement. L'objectif est de multiplier ce type de dispositifs afin de répondre à la demande d'information et de prévention dans le cadre de l'extension des zones 30km/h. Par ailleurs, grâce aux données recueillies par la machine, il est possible de mieux objectiver les plaintes pour vitesse excessive et d'y apporter des réponses adaptées.

C'est pourquoi un marché de leasing sera également lancé pour le placement et l'entretien d'un nombre plus important de radars préventifs. Ces appareils supplémentaires permettront de communiquer davantage sur le changement de réglementation, en particulier sur les voiries ou des lignes de transport public passent (ralentisseurs difficiles à mettre en place) et sur les voiries ou des excès de vitesse récurrents ont déjà été identifiés et pour lesquels des plaintes parviennent à la commune.

B.3. Actions de terrain préventives

La commune de Schaerbeek et la zone de police ne ménagent pas leurs efforts afin de sensibiliser les usagers de la route aux bonnes pratiques.

Voici un aperçu des actions menées actuellement par les agents de police, les gardiens de la paix et le service mobilité de la commune.

B.3.1. Prévention des comportements à risque

Les actions « **Ciao** » sont menées deux fois par mois par la zone de police sur tout le territoire. Toutes les fonctionnalités de la police y prennent part et pas uniquement les équipes en charge de la circulation. Ces opérations visent à sensibiliser les conducteurs aux problèmes de vitesse, au stationnement gênant, à l'utilisation du GSM au volant, ... Si une infraction est constatée, la police passera alors un contrat avec le conducteur : payer son amende ou regarder une vidéo explicative sur les comportements dangereux.

Par ailleurs, les passages fréquents des **patrouilles** de police permettent de mettre un focus sur les rues à risque identifiées par la zone de police et les services communaux. Ces patrouilles ont pour but de lutter contre le stationnement gênant et le stationnement en double file. Le premier passage dans ces rues est généralement préventif et est suivi d'une phase répressive. Sans parler du fait que la présence de la police est dissuasive et permet donc d'éviter les actes inciviques.

« **Y a pas que le 1^{er} qui compte** » est un projet de la zone de police qui sensibilise les parents et les enfants en vue d'adopter les bons comportements. Cette opération a lieu devant les écoles et met l'accent sur le stationnement gênant, les conduites inappropriées et la ceinture de sécurité. Des consultations sont également organisées avec les directions d'école et les comités de parents afin de trouver des solutions aux problèmes de circulation. Cette mobilisation vient en complément de la présence policière dans les écoles le 1^{er} septembre. Il est important de mentionner que la zone de police Bruxelles Nord est la seule de toute la région bruxelloise à placer deux agents de police devant toutes les écoles du territoire à l'occasion de la rentrée scolaire.

Au point de vue communication, la zone de police a développé deux types de **flyers**. Le premier a pour but de sensibiliser les parents aux dangers de la route aux abords de l'école. Ce flyer est distribué lors des opérations du 1^{er} septembre et « Y a pas que le premier qui compte ». Le second a pour but de sensibiliser les usagers faibles (port de casques, gilets fluo, protections, dangers externes non perçus à cause de la musique ou de l'utilisation du GSM, règles de circulation, ...) et est distribué trois fois par an lors d'actions spécifiques.

De plus, une campagne d'**affichage dans les crèches** a également été lancée par la zone de police en 2018. Elle a pour objectif de sensibiliser les parents à l'importance d'attacher son enfant en voiture et est présente dans toutes les crèches répertoriées sur le territoire.



En parallèle, tout au long de l'année, les **gardiens de la paix** mènent des actions de prévention en matière de sécurité routière. En 2017, grâce aux 5 opérations qui ont eu lieu, ce sont 7.551 usagers qui ont été sensibilisés. Pour l'année 2018, 16 actions sont planifiées : 5 portent sur l'interdiction de privatiser des emplacements de stationnement sans autorisation communale, 7 sur l'interdiction de stationner son véhicule sur les trottoirs, les pistes cyclables et les passages pour piétons et 4 sur la sensibilisation au respect de la zone 30 km/h aux abords des écoles.

Enfin, chaque année, à l'occasion de la journée sans voiture, le **service mobilité** de la commune tient un stand à destination des habitants. Il permet de diffuser toutes les informations relatives à la mobilité sur Schaerbeek et aux projets récents dont celui de l'extension des zones 30 km/h pour l'édition de 2018.

B.3.2. Sensibilisation à l'attention du public scolarisé

La zone de police a décidé d'organiser des **cours sur les dangers de la route** à la demande des écoles. Pour les 5^{ème} et 6^{ème} secondaires, des cours sont également prévus afin de sensibiliser les futurs conducteurs aux dangers de la conduite sous influence (alcool et drogue) en collaboration avec la brigade judiciaire centralisée. Au total, 17 écoles participent à ce projet et environ 1.000 élèves sont touchés chaque année.

De plus, annuellement, les gardiens de la paix et le service mobilité mènent une vingtaine d'actions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles primaires schaarbeekoises et sur l'espace public dans le cadre d'**événements communaux** : des ateliers vélo (contrôle du bon fonctionnement du vélo et du respect de la réglementation en la matière), des pistes habilitées en collaboration avec la zone de police (apprentissage à la conduite à vélo en ville et des règles du code de la route pour les cyclistes) et des brevets vélo (épreuve organisée en collaboration avec la police de la circulation et Pro Vélo après 2 années de cours de conduite à vélo dans la circulation). En 2017, 18 opérations ont été menées et 2.160 élèves ont pu en bénéficier.

Enfin, chaque année, à la demande des écoles, les gardiens de la paix réalisent des **accompagnements de rangs scolaires** à pied et à vélo. En 2017, 104 rangs scolaires à pied et 105 rangs scolaires à vélo ont pu bénéficier de cet encadrement, soit 7.250 enfants.

B.4. Gestion des chantiers

La commune et la zone de police tiennent à gérer de façon plus stricte les chantiers afin de réduire leur impact sur la sécurité routière. Ceux-ci perturbent non seulement la fluidité du trafic mais rendent aussi la vie dure aux différents usagers de l'espace public dont la cohabitation n'est déjà pas toujours facile. La sécurisation des différents modes de déplacements fait partie intégrante de cette volonté de bonne gestion des chantiers.

C'est pourquoi le service communal de la voirie et le service de police en charge du contrôle des chantiers veillent à ce que ceux-ci puissent se dérouler dans des conditions de sécurité optimales et génèrent le moins de trafic possible. Ils donnent des conseils, assurent la gestion administrative des chantiers et participent également aux réunions de coordination.

C. DES MOYENS RÉPRESSIFS

C.1. Radars répressifs

Certains confondent les rues de la commune avec un circuit de formule 1, au détriment de leur sécurité et de celles des autres usagers de l'espace public. La zone de police met donc un point d'honneur à verbaliser les excès de vitesse et compte bien faire respecter les limitations. Pour ce faire, elle use de radars fixes et mobiles.

A l'heure actuelle, 10 endroits stratégiques sont équipés de poteaux fixes avec boîtiers dans lesquels viennent se loger, à tour de rôle, des caméras.

De plus, en fonction des points d'attention et des plaintes reçues, des caméras mobiles sont utilisées au moins 4x/semaine.

Le lidar, prêté par la Région, est quant à lui placé 1x/mois sur les voiries régionales de la zone de police. Ce type de radar, très coûteux (120.000€), permet de flasher dans les deux sens de circulation sur de longues distances et est extrêmement dissuasif. En 2018, il a été placé cinq fois sur la zone (Schaerbeek, Evere et Saint-Josse-ten-Noode), dont 3 fois à la chaussée d'Haecht, et a permis de contrôler 294.455 véhicules.

Cette offre sera prochainement complétée afin de couvrir de façon encore plus efficace le territoire de la commune (cf. « E.3. Radars supplémentaires »).

C.2. Actions de terrain répressives

Quand la prévention ne suffit plus, la commune de Schaerbeek et la zone de police sanctionnent – et souhaitent ainsi modifier – les comportements dangereux. Voici un aperçu des différentes actions :

C.2.1. Les interventions des services de police

Des **actions hebdomadaires** sont planifiées :

- verbalisations à l'aide d'un véhicule banalisé au moins 1x/semaine ;
- patrouilles nocturnes pour surveiller les stationnements gênants au moins 1x/semaine ;
- contrôles radars au moins 4x/semaine.

Des **actions non-planifiées** sont également prévues afin de répondre à une demande particulière ou à une situation nécessitant une intervention immédiate.

Les **passages des patrouilles** sont orientés sur base de l'analyse des situations problématiques et ont été sensibilisées au stationnement en double file (cf. « E.4. Intensification des contrôles »). Lors de leur briefing, il est rappelé aux agents qu'ils ne peuvent plus passer devant un véhicule stationné en double file sans au moins adresser un message préventif au conducteur et le faire circuler (sauf lorsqu'ils sont en intervention).

Les services circulation des commissariats organisent également des opérations de **contrôle routier** lors desquels un focus particuliers est mis sur les infractions de roulage (conduite sous influence, GSM au volant, port de la ceinture, ...).

Sans oublier les actions menées dans le cadre de la **plateforme de sécurité routière** tout au long de l'année : marathon radars, week-end sans alcool et BOB. La nouvelle campagne BOB qui aura lieu durant tout l'été a été organisée en collaboration avec la Région et l'Institut VIAS (ex IBSR). Elle aura pour slogan : « Bob et fier de l'être ! ». Une édition hivernale de cette opération aura également lieu.

Selon les problèmes signalés par la population, les groupes de travail, les résultats de la zone de police, ..., une **intervention rapide** est prévue au quotidien, ce qui permet d'avoir une analyse objective de la situation et d'apporter ensuite une réponse appropriée (verbalisation, orientation des patrouilles, mesure préventive de la vitesse, contrôle radar ou signalisation).

Voici un exemple de compte-rendu de la zone de police suite à une opération de contrôle de vitesse :

Contrôle vitesse RADAR du 09/05/2018
Dans le cadre des contrôles « RADAR », le Service du Trafic Centralisé de la ZP 5344 a contrôlé la vitesse le 09/05/2018 aux abords des écoles et sur plainte aux endroits suivants :
1- Rue G. Eenens 60 / 1030 Schaerbeek (école) entre 07h30 et 08h20 2- Léopold III – Oasis (école 16) / 1140 Evere entre 08h30 et 09h30 3- Rue du Maquis 11 / 1140 Evere (plainte) entre 11h50 et 12h50
Ce contrôle a pour but:
<ul style="list-style-type: none"> • Montrer à la population et usagers de la route que la police combat la problématique de la vitesse sur le territoire de notre zone. • Augmenter la sécurité routière aux abords des écoles.
RÉSULTATS pour :
1- Zone 30 : 237 véhicules contrôlés dont 4 véhicules verbalisés. (Vmax 50 km/h) 2- Zone 50 : 624 véhicules contrôlés dont 64 véhicules verbalisés. (Vmax 88 km/h) 3- Zone 20 : 20 véhicules contrôlés dont 4 véhicules verbalisés. (Vmax 38km/h)
Autres PV : 1 PI GSM

ZP = Zone de police

PV = Procès-verbal

PI = Perception immédiate

SAC = Sanction administrative communale

C.2.2. Les interventions des services communaux

En matière de sécurité routière, le service des gardiens de la paix planifie annuellement des actions de **sanction administrative communale** sur l'ensemble du territoire et plus particulièrement dans les zones critiques, visant à dresser des constats d'infraction au règlement général de police (RGP) à l'égard des automobilistes qui entravent la libre progression des usagers sur les trottoirs, sur les passages pour piétons et sur les pistes cyclables. Les agents constatateurs sont aussi régulièrement présents aux abords des écoles les plus à risque, afin de dresser des constats d'infraction au RGP à l'égard des automobilistes qui stationnent en double file et qui refusent de suivre les injonctions qui leur sont formulées afin de rétablir la sécurité des lieux.

En 2016, 191 actions ont été menées par les gardiens de la paix constatateurs en matière de sécurité routière et principalement aux abords des écoles mais aussi sur l'ensemble du territoire communal. Ces actions ont donné lieu à l'établissement de 121 constats d'infraction. En 2017, deux fois moins de constats ont été dressés dans le même contexte, ce qui témoigne d'une régulation effective des comportements routiers inciviques aux abords des écoles.

D. AUTRES MOYENS

D.1. Groupes de travail

La commune de Schaerbeek a une politique particulièrement active en matière de mobilité. Le **groupe de travail mobilité** a lieu tous les mois depuis plus de 20 ans. Il se compose des services mobilité, voirie, bureau d'étude voirie, de la zone de police, des Cabinets du Bourgmestre, de la mobilité, des travaux publics, de la population et des classes moyennes. Ponctuellement, d'autres services participent en fonction les points à l'ordre du jour (propreté & espaces verts, urbanisme, ...). Il se réunit tous les mois, sous la coordination du service mobilité, et examine un ensemble de dossiers proposés par le service mobilité ou d'autres services. Il examine les projets de réaménagements de voirie avant la procédure de validation, il analyse en collaboration avec la zone de police les plaintes de riverains sur des questions de sécurité routière (excès de vitesse, respect du code de la route, passage piétons, ...), il remet des avis sur des projets de réaménagement d'espace public ou sur des projets régionaux portés par Bruxelles mobilité.

Les membres du service mobilité ainsi que les personnes en charge de l'aménagement de l'espace public suivent la formation de conseiller en mobilité donnée par Bruxelles Mobilité. Elle permet de réfléchir à la problématique de la mobilité en région bruxelloise et à la place des différents usagers de l'espace public.

Le service mobilité organise également un **groupe de travail vélo** auquel participe le GRACQ. Ce groupe de travail analyse plus précisément les projets en lien avec la politique cyclable de la commune. Le Gracq remet des avis sur les projets communaux et peut également soumettre ses interpellations. Ce groupe de travail s'occupe du suivi du projet Bypad (Bicycle policy audit), l'audit réalisé par provélo sur la politique cyclable communale.

Depuis peu, la commune organise un **groupe de travail police**. Celui-ci vise à optimiser la communication, les procédures et la coordination des tâches sur les dossiers communs (places PMR, zones de livraison, zone 30, sécurité routière, radars, ...) entre la Direction circulation de la zone de police, les Cabinets du Bourgmestre et de l'Echevin de la mobilité et le service mobilité.

D.2. Statistiques

La zone de police veille à disposer de toutes sortes de statistiques :

- analyse détaillée des résultats obtenus sur base de la verbalisation effectuée par les agents (infractions de vitesse, port de la ceinture, stationnement, utilisation du GSM au volant, ...)
- suivi des investissements opérationnels en matière d'alcool au volant, opérations menées dans le cadre de la circulation, ... ;
- analyse des accidents avec lésions corporelles (évolution, types, concentrations, ...).

Tous ces résultats permettent de mieux orienter le travail des agents au quotidien et de s'adapter à l'évolution de la situation sur le terrain.

E. NOUVELLES MESURES

Outre tous les moyens d'actions décrits ci-dessus, la commune de Schaerbeek et la zone de police ont voulu unir leurs efforts et décidé de prendre des mesures fortes en matière de sécurité routière.

E.1. Plan zone 30

La première d'entre elle est le nouveau plan zone 30 qui a été adopté le 30 janvier 2018 par le Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek. La réduction de la vitesse est un facteur important d'amélioration de la sécurité routière. C'est pourquoi le plan communal de mobilité, approuvé en 2009 par le Conseil communal de Schaerbeek, prévoyait déjà la mise en zone 30 km/h de la majeure partie du territoire communal.

Au 1^{er} janvier 2018, 47% des rues étaient mises en zone 30. Suite à la décision d'étendre celles-ci, la quasi-totalité du territoire communal passera à 30km/h. Seules exceptions : les axes métropolitains et principaux qui resteront quant à eux limités à 50km/h (boulevards Léopold III et Lambermont, une partie de la Chaussée de Louvain et de l'avenue Rogier, les chaussées de Haecht et de Roodebeek ainsi que les rues des Palais et du Progrès). Toutes ces voiries sont régionales, excepté l'avenue Rogier. Cela représentera un total de 99,5% des voiries communales qui seront limitées à 30km/h sur le territoire.

Pour Schaerbeek, les avantages de cette décision sont multiples : meilleure lisibilité de la vitesse autorisée (la zone 30 devient la règle et la zone 50 l'exception), augmentation de la fluidité du trafic, diminution des accidents graves avec une vitesse moindre, moins de pollution et de bruit pour les habitants.

Cette nouvelle mesure démarra le 1^{er} septembre 2018 avec une communication progressive, une campagne de prévention au niveau communal et de la zone de police pendant 2 mois, suivie de contrôles plus répressifs à partir de novembre 2018.

E.2. Rapports d'accidentologie

Depuis la fin de l'année 2017, la zone de police établit systématiquement un rapport lorsqu'un accident grave se produit sur son territoire. Ce rapport est destiné à l'autorité administrative et est communiqué au parquet lorsqu'il est saisi du dossier. Ce document comporte :

- une description de l'accident (lieu, circonstances, date et heure, usagers impliqués, ...) ;
- une analyse de l'accident (reconstruction du déroulement de l'accident, ...) ;
- un avis concernant le fait que l'accident soit évitable (comment ?) ou pas (comment en limiter les conséquences ?) ;
- des recommandations pour éviter l'accident ou au moins en limiter les conséquences (concrétisation du « comment ? ») ;
- les actions déjà prises ou à prendre par la zone de police (en fonction des recommandations) ;
- les propositions d'actions aux partenaires (gestionnaire de voirie, écoles, ...).

Selon les conclusions ou les recommandations, le Bourgmestre les transmet au groupe de travail mobilité pour suivi ou interpelle la Région si cela concerne un axe régional.

E.3. Augmentation des moyens

La commune de Schaerbeek et la zone de police ont décidé d'investir des moyens financiers conséquents pour lutter contre la violence routière.

A la demande de la majorité, le Conseil communal du 29 novembre 2017 a approuvé une dotation de 100.000€ à la zone de police pour le budget de 2018. Ce montant sera complété par un budget de 700.000€ que le Collège de la zone de police a décidé d'affecter à la sécurité routière pour l'année 2018.

Grâce à cet argent, les investissements suivants seront effectués :

- engagement de 4 agents supplémentaires pour renforcer le service radars et les patrouilles ;
- achat de véhicules (dont un équipé d'un système de reconnaissance automatique des plaques) ;
- location d'un lidar en plus de celui déjà prêté par la Région ;
- achat de vélos ;
- achat de 3 TMS (compteurs mobiles permettant de mesurer la vitesse) ;
- achat de 4 indicateurs de vitesse (radars préventifs avec smiley quand la limitation est respectée) ;
- 40 sampling (appareils de contrôle d'alcoolémie).

3 autres véhicules dédiés aux équipes de la circulation seront achetés, ainsi que 2 TMS et 4 afficheurs de vitesse via les subsides de Bruxelles Mobilité.

Il est important de préciser que le matériel préventif, tels que les TMS et les indicateurs préventifs, jouent un rôle essentiel dans la lutte contre les excès de vitesse. Il s'agit d'une étape préalable et indispensable pour objectiver les problèmes avant le placement éventuel de radars répressifs.

Enfin, l'équipe des gardiens de la paix sera également renforcée au niveau des agents pouvant dresser des constats. D'ici la fin de l'année 2018, cette équipe passera de 12 à 20 agents constatateurs qui sanctionneront les infractions aux règlements et ordonnances communaux, dont principalement le règlement général de police.

E.4. Optimisation des ressources

La zone de police a fait de la sécurité routière une des 3 priorités de son plan d'action et s'est fixé les objectifs suivants :

- diminuer drastiquement le nombre d'accidents avec lésions corporelles ;
- lutter contre le stationnement asocial et dangereux.

Pour atteindre ses objectifs, elle a décidé d'optimiser sa capacité opérationnelle. Depuis le début de l'année 2018, elle a **augmenté le personnel affecté à la circulation** – dont le service radar – et nommé deux nouveaux responsables à la tête de la Direction circulation. Les 4 agents financés sur le budget de 700.000€ viendront compléter le cadre.

En parallèle, la zone de police met un point d'honneur à développer un **travail transversal** : toutes les fonctionnalités sont désormais impliquées dans le cadre de la sécurité routière et pas uniquement les

équipes en charge de la circulation. L’horaire du service trafic centralisé a par ailleurs été adapté afin de renforcer la présence policière dans les plages horaires de 15h à minuit et durant le week-end.

C’est dans cette optique que les opérations « **Trafic a matter of everyone** » ont été lancées en 2018. Elles ont lieu 2x/mois dans tous les quartiers et sont menées par l’ensemble des fonctionnalités du commissariat concerné (pas uniquement les équipes en charge de la circulation). Elles portent à chaque fois sur :

- le stationnement gênant ;
- une des 4 thématiques suivantes : port de la ceinture de sécurité, respect des feux rouges, conduite sous influence ou respect des emplacements PMR & stationnement gênant.

A titre d’exemple, voici les résultats d’une opération de ce type menée le 3 juin sur tout le territoire du commissariat n°1 (situé avenue Georges Rodenbach, près de la gare de Schaerbeek) : 51 procès-verbaux dressés en 4 heures pour stationnement inapproprié, conduite sans permis, contrôle technique dépassé, conduite dangereuse et non-respect du passage pour piétons.

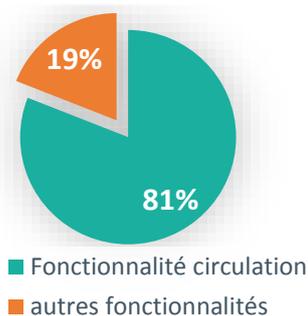
Toutes ces mesures prises il y a quelques mois portent déjà leurs fruits et ont permis d’augmenter considérablement le nombre de verbalisations.

Evolution des verbalisations en matière de circulation 2017-2018

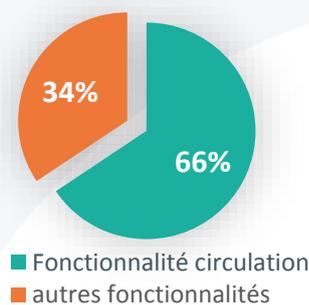


On constate une **hausse de 37% de la verbalisation** pour les 4 premiers mois de 2018, en comparaison à l’année 2017 qui comptait une moyenne mensuelle de 4.505 faits verbalisés. De plus, la part de procès-verbaux dressés par les autres équipes que celles dédiées à la circulation a fortement évolué.

PV circulation de janvier à mars 2017



PV circulation de janvier à mars 2018



E.5. Intensification des contrôles

Afin de diminuer le nombre d'accidents avec lésions corporelles, plusieurs points d'attention ont été ciblés :

- lutte contre la vitesse inadaptée ;
- port de la ceinture et utilisation du siège enfant ;
- emploi du GSM au volant ;
- respect des feux de signalisation ;
- contrôles d'alcoolémie.

En ce qui concerne la **lutte contre les excès de vitesse**, il y a une hausse significative des contrôles de police : 5.090.035 véhicules avaient été contrôlés en 2017 sur la zone contre 3.852.705 et près de 7.000 conducteurs verbalisés rien que pour les quatre premiers mois de 2018.

Contrôles de vitesse sur la zone

	01-04/2017	01-04/ 2018	Evolution
Radars fixes			
Nombre de véhicules contrôlés	1.630.049	3.781.713	+132%
Nombre de contrôles	23	42	+82,61%
Radars mobiles			
Nombre de véhicules contrôlés	42.233	70.992	+68%
Nombre d'opérations	78	145	+86%
- Nombre d'opérations en zone 30	35	83	+137%

Grâce à l'intensification de ces contrôles, couplée aux actions de prévention et au suivi de la concentration d'accidents, la zone de police a enregistré une baisse significative des **accidents avec lésions corporelles** : - 15% en un an.

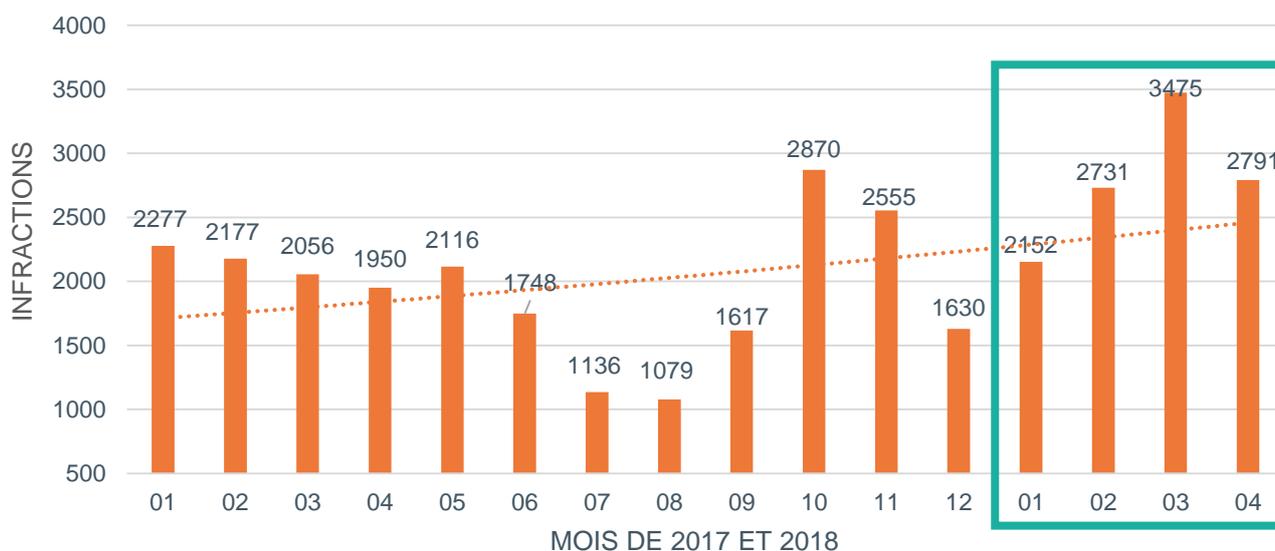
	01-04/2017	01-04/2018	Evolution
Nombre d'accidents avec lésions corporelles	154	139	-15%

Elle a ainsi atteint son premier objectif, mais compte bien ne pas relâcher ses efforts.

Par ailleurs, la zone de police travaille aussi activement à la **lutte contre le stationnement gênant**. Pour ce faire, chaque commissariat dispose d'une liste de lieux de contrôle prioritaires qui permet d'orienter les patrouilles.

En 2017, la moyenne mensuelle de faits verbalisés était de 1.934 contre 2.787 en 2018. 25% de la verbalisation en matière de stationnement est relative aux axes prioritaires du territoire.

Evolution des verbalisations en matière de stationnement 2017-2018



On observe une **hausse de 32 % de la verbalisation en matière de stationnement** pour les quatre premiers mois de 2018, en comparaison à la même période en 2017.

E.6. Radars supplémentaires

La commune de Schaerbeek est actuellement en discussion avec la Région afin de mettre en œuvre un plan de gestion qui permettrait une répartition équilibrée des radars et donc des lieux de contrôle.

C'est pourquoi, en plus des dispositifs existants et à venir (cf. « C.1. Radars répressifs » et « E.3. Augmentation des moyens »), la commune de Schaerbeek demande à la Région :

- **de sécuriser la chaussée d'Haecht** : placement d'un radar fixe (boitier) qui permettrait de faire respecter la zone 30km/h dès le 1^{er} septembre.
- **d'installer des radars-tronçons** : 2 de ces dispositifs pour les boulevards Léopold III et Lambermont.
- **de mieux répartir les boitiers régionaux sur les axes 50 km/h** : une concertation entre la zone de police, la commune et la Région est en cours pour réévaluer la localisation de ces poteaux fixes avec boitiers dans lesquels des caméras sont placées. De nouveaux boitiers régionaux devraient être disponibles. Ceux-ci seraient placés sur les voiries régionales afin de faire respecter les zones 50 de la commune (chaussées d'Haecht, de Louvain et de Rodebeek, boulevard Lambermont, rues des Palais et du Progrès).
- **de bénéficier plus souvent d'un lidar** : augmentation de la fréquence de prêt de ce type de radar sur la zone de police pour couvrir en priorité les axes où circulent les transports publics (impossible d'installer des ralentisseurs).

Par ailleurs, la Région a annoncé un grand plan caméra afin de contrôler la sécurité, les excès de vitesse, ... Dans ce plan, un centre de traitement administratif des procès-verbaux est prévu. La commune et la zone de police sont toujours en attente de la mise en route de cette promesse régionale qui permettrait de gérer plus efficacement les différents dossiers.

E.7. Feux espagnols

La commune de Schaerbeek et la zone de police souhaitent tester les feux espagnols qui semblent particulièrement efficaces contre la vitesse excessive et les rodéos urbains. Ces feux tricolores sont reliés à un boîtier placé en amont qui mesure la vitesse des véhicules. Si l'un d'eux ne respecte pas la limitation, le feu passe automatiquement au rouge et oblige le conducteur à ralentir pour s'arrêter.

Ce dispositif a déjà été testé avec succès dans d'autres communes bruxelloises et Schaerbeek souhaite en acquérir quelques-uns. Une étude est en cours afin d'identifier les axes problématiques qui rempliraient toutes les conditions techniques (pas à un carrefour, dans une ligne droite continue, ...). La rue Kessels a d'ores et déjà été identifiée pour accueillir cette infrastructure.

E.8. Eclairage piéton

L'éclairage des traversées piétonnes est par défaut assuré par les installations rénovées selon les dispositions du plan lumière communal. Les valeurs qui y sont recommandées en matière d'éclairage sont rigoureusement respectées par Sibelga.

En ce qui concerne les passages pour piétons, les services communaux analysent actuellement ceux qui devraient bénéficier d'un éclairage particulier. S'il apparaît qu'une mise en lumière spécifique doit être envisagée, il faudra également s'assurer que les piétons traversent bien au bon endroit. En effet, étant donné que le passage pour piétons sera suréclairé, les personnes qui traverseraient en dehors du faisceau lumineux alors qu'il fait sombre seraient quasiment invisibles pour les automobilistes.

Un test de cet équipement lumineux sera réalisé en juin 2018 à hauteur de l'Athénée Verwée situé à la rue Royale Sainte Marie. A noter que ces dispositifs sont réservés aux sorties d'école et aux passages réputés dangereux (sur base de plaintes, constats visuels dans le cadre du « plan d'accessibilité des voiries », ...). Pour être efficaces, ils doivent se situer sur des sections de rue en ligne droite et hors carrefours.

E.9. Optimalisation de la communication

Mener des actions en matière de sécurité routière, c'est bien. Les faire connaître, c'est mieux !

Depuis le 1^{er} janvier 2018, la zone de police a décidé de communiquer sur son site internet tous les résultats de ses actions en termes de circulation. Il s'agit entre autre des contrôles de vitesse, de conduite sous influence, d'utilisation du GSM au volant ou encore du stationnement antisocial.

Tous les chiffres se trouvent ici : <http://www.policelocale.be/5344/fr/circulation>.

Par ailleurs, la zone de police souhaite mettre en place un point de contact en matière de circulation pour les citoyens. Il sera créé d'ici la fin de l'année 2018 et permettra à ceux qui le souhaitent d'envoyer leurs demandes, plaintes et/ou remarques en matière de circulation et d'avoir un suivi. Cette initiative fait partie intégrante de l'objectif que la commune de Schaerbeek s'est fixé il y a 15 ans : développer une police de proximité orientée vers la communauté et qui s'adapte aux besoins du terrain.

Enfin, la zone de police envisage également d'intégrer une formation à destination de son personnel afin de mieux accompagner les victimes de comportements dangereux et/ou d'accidents de la route (notamment les cyclistes).

E.10. Participation citoyenne

Depuis la fin de l'année 2017, la mobilisation citoyenne en ce qui concerne la lutte contre la violence routière est importante à Schaerbeek. La commune, comme la zone de police, estiment que c'est une force et souhaitent travailler sur cette problématique avec la population des quartiers et les associations.

Une grande réunion citoyenne qui a rassemblé plus de 120 personnes a été organisée au début de l'année 2018. Beaucoup d'entre elles ont fait part de leur sentiment d'insécurité et elles ont été entendues. Cette note est une des réponses à leurs attentes.

Mais il ne faut pas en rester là ! Il est essentiel de tenir les citoyens informés des mesures prises et de leurs résultats afin d'améliorer la sécurité routière. Leurs retours au quotidien seront également précieux pour réévaluer la stratégie et les actions définies par la commune et la zone de police.

C'est pourquoi un Comité citoyen de sécurité routière a été créé et regroupe les personnes qui se manifestent et/ou interpellent la commune à ce sujet. Il est régulièrement informé des avancées en matière de sécurité routière et sera réuni une à deux fois par an par la commune de Schaerbeek.

CONCLUSION

L'objectif global de cette note stratégique est de lutter contre l'insécurité routière. La commune de Schaerbeek et la zone de police y travaillent activement en mettant en œuvre leurs moyens et compétences propres : aménagement du territoire, mesures de prévention et de sensibilisation, mesures dissuasives et répressives, actions de communication, plans d'investissements, ...

Mais la violence routière est en augmentation partout à Bruxelles, tout comme les plaintes pour excès de vitesse. Ce n'est pas un phénomène propre à Schaerbeek. Il est donc important d'avoir une approche globale et transversale en la matière. Dans cette optique, la commune souhaite que son ambition en matière de sécurité routière soit intégrée au sein d'un partenariat avec les autres opérateurs concernés.

Il s'agit notamment de la Région qui est en charge de la gestion des voiries régionales et avec laquelle des discussions sont en cours afin de mieux couvrir les zones à contrôler (radars en tous genres) et de gérer plus efficacement les procès-verbaux (nouveau centre de traitement administratif).

Mais il y a également le parquet, car la police n'est qu'un maillon de la chaîne à mettre en œuvre pour résoudre les problématiques liées à la circulation routière. Il faut des sanctions judiciaires capables de mettre en œuvre la tolérance zéro. C'est notamment pour cette raison que la zone de police a mis en place un partenariat avec le Procureur du Roi section police de Bruxelles. Cela permet, d'une part, aux agents de police de s'adapter aux évolutions législatives et, d'autre part, de faire évoluer les prescrits légaux en fonction de la réalité du terrain.

Enfin, il est important de développer des échanges constructifs avec la population des quartiers et les associations. Ce dialogue doit être basé sur la transparence et permettre la participation aux objectifs poursuivis par cette note stratégique. La sécurité routière, c'est l'affaire de tous !