

Good Partner











E.7 Assurer un contrôle-sanction adapté

L'ambition est d'assurer le respect des règles par un renforcement des contrôles (réguliers et imprévisibles) du respect des règles qui garantissent la sécurité routière (vitesse, circulation, véhicules), de la réglementation du stationnement et des services de mobilité (taxis, limousines, poids lourds...), ainsi que des règles de viabilité de la voirie et de la bonne exécution des chantiers.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



-  Déployer et maintenir un réseau d'outils de contrôle des règles de circulation (points de contrôles fixes et de contrôles-tronçon, radars répressifs et préventifs) ;
-  Assurer, avec Bruxelles Prévention & Sécurité, un partenariat avec les communes, les zones de police et le parquet afin de déterminer, entre autres, des actions, des modes opératoires et une politique préventive et afin d'assurer l'équipement des zones de police, le renforcement des brigades cyclistes, la mise sur pied d'un Centre régional de traitement des infractions et la lutte proactive contre le vol de vélos ;
-  Allouer les moyens du Fonds sécurité routière aux zones de police en fonction des efforts de contrôle-sanction menés par chaque zone pour mettre en oeuvre avec fermeté une politique de tolérance zéro en matière de sécurité routière ;
-  En concertation avec les communes et les zones de police et la police fédérale, intégrer une approche qui vise les comportements à risque afin de développer de nouvelles sanctions en cas d'infraction grave, comme la saisie administrative de véhicules ;
-  Renforcer le contrôle des règles de stationnement et le respect des zones réservées (livraisons, taxis, sites propres) ;
-  Contrôler les opérateurs des services de mobilité (véhicules, applications, modalités...) notamment via l'acquisition de matériel spécifique (balance poids lourds) ;
-  Contrôler la bonne exécution des interventions et des chantiers sur les voiries régionales (ordonnance voirie et ordonnance chantier) ;
-  Assurer les contrôles et sanctions des réglementations en matière de transport rémunéré de personnes, et du transport routier, en ce compris le transport de marchandises dangereuses, le transport exceptionnel et la viabilité de la voirie ;
-  Contrôler le respect de la taxe kilométrique ;
-  Contrôler les auto-écoles, centre de contrôle technique et centre d'examen et procéder à une évaluation de la réforme de la formation à la conduite.

Analyse de l'avancement et des freins

Le plan de déploiement des points fixes de contrôle de vitesse se poursuit. Aux 28 points de contrôle installés en 2021, 14 nouveaux points ont été concertés avec communes, zones de police et parquet. Ils seront progressivement mis en fonctionnement en 2024.

Un projet pilote de tolérance Zéro en matière de vitesse a été initié par le SPF Justice. BM a suivi ce projet et a participé à l'analyse des résultats. L'enjeu était de quantifier l'impact de la suppression des tolérances en termes de nombre d'infractions. On constate ainsi une baisse progressive du nombre d'excès de vitesse.

Plus de 50 radars préventifs ont été installés par Bruxelles Mobilité à proximité des abords d'écoles conformément au Plan d'Action Sécurité Routière. La priorité a été donnée aux abords d'école anciennement variable et qui ont été rendus fixes dans le cadre de la ville 30.

Un frein important au développement du vélo est le phénomène de vol qui augmente avec l'apparition de vélos plus chers. En 2021, un Plan d'actions contre le vol de vélo a été approuvé en 2021. Le suivi de la mise en œuvre s'effectue via une Task force qui se réunit deux fois par an.

En ce qui concerne la sécurité routière, le CRT comportait 12 personnes et est actuellement en phase de recrutement de 10 personnes supplémentaires. Celui-ci a traité plus de 360.000 dossiers d'infraction en 2023. Les zones de police de la Région reçoivent annuellement des subsides d'investissement, 1.2 millions en 2022, 1.5 millions en 2023 et 1.3 millions sont prévus pour 2024. Un subside a été octroyé en 2023 à l'ERIP pour la formation des agents, motards avec orientation BXL, pour développement en 2024 (PASR action 6).

L'approche sur les sanctions plus adaptées selon le type de contrevenant n'a pu encore être développée par manque de moyens. Cependant ces réflexions sont également dépendantes du Fédéral.

En termes de stationnement, il y a un manque de contrôle du respect des règles de et des emplacements réservés. Une étude sur la prise en charge des sanctions administratives communales a été réalisée par Parking.brussels. Une phase test devrait avoir lieu prochainement. Ce test a néanmoins pris du retard. En ce qui concerne le stationnement taxi, des contrôles sont également menés pour différents types d'infraction (abandon d'un véhicule taxi entre deux shifts, stationnement par des véhicules non taxis sur des emplacements réservés aux taxis...).

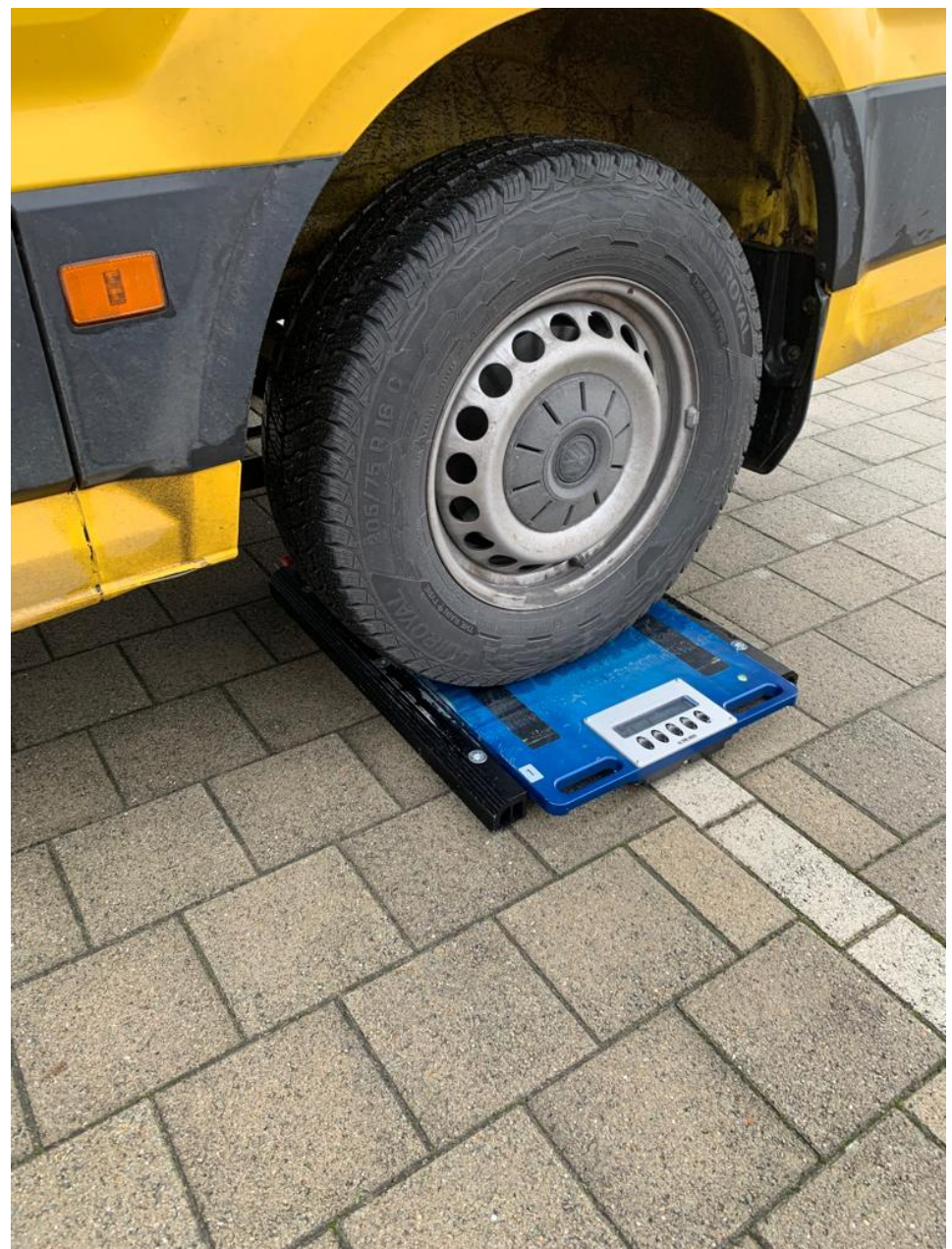
Bruxelles Mobilité via l'URCET (Unité Régionale de Contrôle de l'Exploitation de la voirie routière et du Transport en voirie routière) organise des contrôles routiers spécifiques au secteur des transports routiers, de marchandises et de personnes. Ces contrôles s'organisent en collaboration avec les services de police. Lors de ces contrôles, les camions, les utilitaires légers, les taxis, etc. sont passés au crible. Les conducteurs sont également contrôlés pour vérifier qu'ils ne sont pas sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Les contrôleurs de Bruxelles Mobilité ont la qualité d'Agent ou d'Officier de police judiciaire. Ils peuvent procéder au contrôle de charge des camionnettes et camions de livraison, vérifier si le transport de personnes s'effectue selon les normes, si les chantiers sont correctement balisés et le passage des usagers sécurisé, si les papiers des véhicules sont en règle, si les taxis disposent des autorisations nécessaires, etc. En ce qui concerne le contrôle des véhicules, de nombreux contrôles sont effectués chaque semaine. Au minimum 4 opérations avec la police sont organisées chaque mois ainsi que 4 à 6 megacontrôles par an (impliquant plusieurs partenaires inspections de l'emploi, AFSCA). Ces contrôles ciblent la lutte pour la sécurité routière et contre la concurrence déloyale dans le transport. Environ 20 % des contrôles présentent au moins une infraction. Les deux difficultés principales rencontrées sont le manque de place pour les contrôles dans la Région (puisque cela peut nécessiter de décharger entièrement un camion) et la nécessité de pouvoir également travailler en horaire décalé (tôt le matin, tard le soir, la nuit) ce qui requiert un arrêté et plus de personnel.

En ce qui concerne l'ordonnance chantiers, Bruxelles Mobilité via l'URCET contrôle les voiries régionales. Bruxelles Mobilité a également investi dans l'aspect formation. Ainsi, un support de formation généraliste a déjà été donné à 6 reprises. Le module spécialiste est en phase de finalisation. Ces formations rentrent dans le cadre d'une synergie Région, Communes et police qui visent à optimiser le contrôle des chantiers en voirie par la formation de plus d'agents compétents, le partenariat et la centralisation des signalements par le dispatching de l'URCET. Un travail est en cours sur le développement d'une application pour la rédaction de constats sur le terrain. Le défi principal reste néanmoins le nombre de personnes insuffisant pour assurer le contrôle de l'ensemble des voiries régionales ou le contrôle de nuit.

Chiffres clés

- Nombre de dispositifs de contrôle (en 2024) :
 - 128 radars fixes (dont 14 nouveaux poteaux par rapport à 2023) + 7 radars-tronçons sur voiries régionales
 - 7 Lidars (radars semi-fixes) qui tournent chaque semaine sur voiries régionales et communales.
- Taux de sanction : /
- Infractions routières de vitesse : voir https://www.police.be/statistiques/sites/statspol/files/statistics_files_upload/Circulation%20-%20Verkeer/INFRACTIONS/2023_2S/Infractions_FR/01_Rapport_s/02_R%C3%A9gions/infractions%20routieres_2023_Region_Bruxelles_Capitale.pdf
- Méga contrôle : 4 à 6 par an.
- Contrôle en partenariat avec les zones de police : Au moins 4 par mois.
- Entre 2021 et 09/2024 : la Cellule formation à la conduite a traité/mené :
 - 108 demandes et/ou modification d'agrément d'école de conduite
 - 293 inspections d'auto-écoles
 - 23 auditions d'auto-écoles

Réalisations illustrées



Contrôle du chargement

Depuis début 2024, les services de cyclopartage (trottinettes et vélos partagés en flotte libre) sont également contrôlés pour le respect des règles de stationnement des véhicules. Des démarches sont en cours afin d'optimiser encore le processus de contrôle ainsi que la gestion des signalements réalisés par Fix my Street.

Smart Move n'ayant pas été mise en œuvre (voir fiche D.4), l'action de contrôle de la tarification au kilomètre n'a pas été mise en œuvre.

Enfin, pour mettre en œuvre la dernière sous-action, Bruxelles Mobilité a recruté deux inspecteurs en 2021. Leur mission principale est de vérifier le respect de la réglementation en vigueur par les organismes de contrôle technique à Bruxelles. Au début des inspections, une moyenne de 15 constatations par visite était rapportée. Aujourd'hui, après trois ans, peu ou pas d'infractions sont relevés lors des visites de contrôle, ce qui démontre que les mesures prises et le suivi sont efficaces.

Dans le cadre la 6^e réforme de l'État, la cellule formation à la conduite de Bruxelles Mobilité est, notamment, chargée d'agrèer et de contrôler les écoles de conduite, contrôler les centres d'examens au permis de conduire et de veiller au respect de la réglementation et de ses instructions.

Cette cellule traite les demandes et modifications d'agrément des écoles de conduite. Elle procède également aux inspections d'auto-écoles. Celles-ci permettent de veiller à leur bon fonctionnement ainsi qu'à la qualité de l'enseignement donné. Suite à ces contrôles, le personnel de Bruxelles Mobilité peut procéder à des auditions qui le cas échéant aboutissent à des sanctions administratives (telles que la suspension d'agrément de l'école de conduite, ou la suspension de l'autorisation de diriger du directeur).

Concernant les centres d'examens au permis de conduire, il y a deux établissements sur la Région de Bruxelles-Capitale qui sont ouverts à tout public et pour toutes les catégories de permis de conduire (du A au G). Depuis la régionalisation, Bruxelles Mobilité est tenu de déterminer l'organisation des examens au permis de conduire. Ceux-ci sont régulièrement contrôlés par les inspecteurs et inspectrices de la cellule formation à la conduite et des réunions mensuelles sont organisées avec les organismes afin d'échanger et solutionner certaines problématiques.

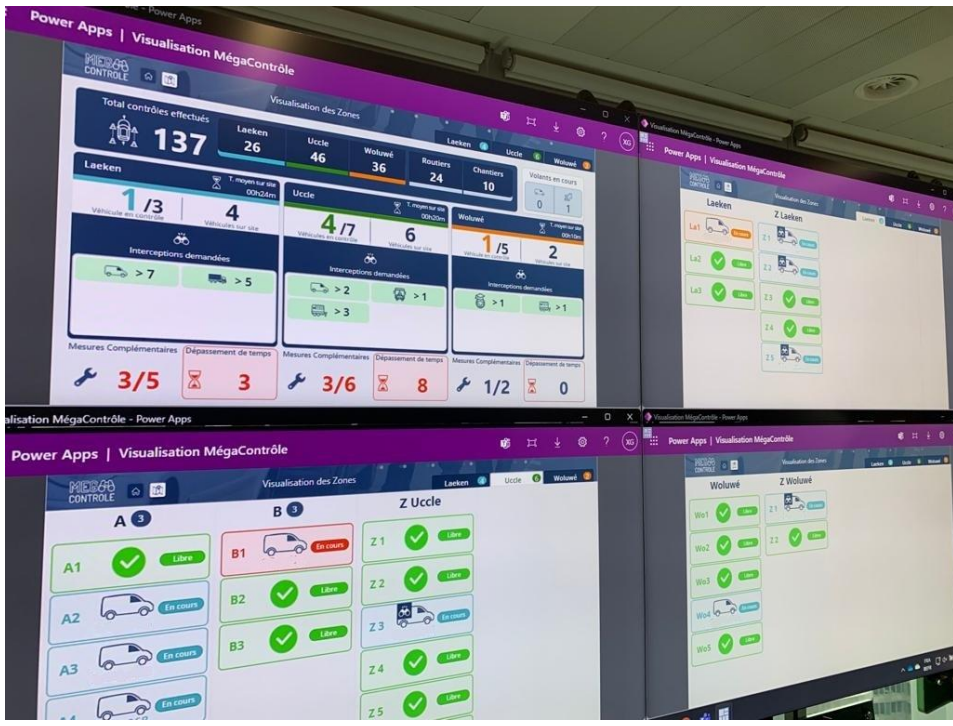
Au cours de l'année 2023, la cellule formation à la conduite de Bruxelles Mobilité a mené une évaluation approfondie de la réforme de la formation à la conduite et des examens du permis de conduire (catégorie B) sur le territoire de la Région. Cette réforme, entrée en vigueur en 2018, a été axée sur l'amélioration de la sécurité routière et l'optimisation de la formation des conducteurs et conductrices, et a apporté d'importantes modifications au processus d'obtention du permis de conduire.

Après cinq ans d'application de cette nouvelle réglementation, il a été estimé qu'il y avait suffisamment de recul pour mener à bien une analyse des changements introduits. Cette étude a été menée en étroite collaboration avec le cabinet de recherche externe Profacts. En examinant les changements mis en place et leur impact sur les candidats, les auto-écoles, ainsi que les centres d'examens et la situation de la circulation en Région Bruxelles-Capitale, cette étude fournit des informations précieuses pour contribuer à rendre la formation à la conduite et l'environnement routier plus sûrs et plus efficaces.

Le bilan de la réforme désormais achevé, la cellule formation à la conduite avec l'appui du bureau juridique procèdent aux modifications réglementaires dont certaines devront obtenir l'aval du nouveau Gouvernement.

L'un des défis majeurs demeure la fraude (faux et usage de faux documents). Par conséquent, l'équipe de la cellule formation à la conduite multiplie les inspections, participe à différents projets (juridiques, IT..) et travaille en collaboration avec d'autres services (SPF Mobilité et Transport, les autres Régions, la Police fédérale ...).

Enfin, depuis le 1^{er} janvier 2024, la cellule a également repris la compétence liée au Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP). L'aptitude professionnelle est un complément obligatoire du permis de conduire pour tous les conducteurs professionnels titulaires d'un permis de conduire de catégories de groupes C et D. Pour le renouveler, les titulaires doivent suivre une formation continue tous les 5 ans. Le certificat d'aptitude professionnelle est indiqué sur le permis de conduire par le code 95 dans les catégories concernées (C, CE, D, DE). Depuis le début de l'année, les inspectrices CAP de la cellule formation à la conduite ont été formées et maîtrisent désormais la matière. Elles ont également visité 9 centres de formation, suivi plusieurs examens permis C/D, et procédé au contrôle de modules de cours.



Écran de dispatching lors d'un contrôle



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.



GOOD PARTNER

E.7 Assurer un contrôle sanction adapté

L'ambition est d'assurer le respect des règles par un renforcement des contrôles (réguliers et imprévisibles) du respect des règles qui garantissent la sécurité routière (vitesse, circulation, véhicules), de la réglementation du stationnement et des services de mobilité (taxis, limousines, poids lourds...), ainsi que des règles de viabilité de la voirie et de la bonne exécution des chantiers.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes

Relayer les demandes/inquiétudes des citoyens auprès de la zone de police concernée (afin que celle-ci puisse exploiter un poteau existant - radar fixe - régional ou communal, effectuer un contrôle mobile, ou placer un LIDAR régional - radar semi-fixe)

Moyenne : 3.50
Ecart-type : 1.15



Renforcer le contrôle des règles de stationnement et le respect des zones réservées (livraisons, taxis, sites propres, arrêt de transport public et recharge de voiture électrique)

Moyenne : 3.39
Ecart-type : 1.24



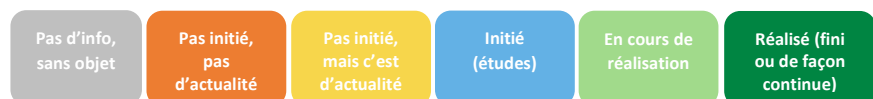
Equiper les voiries communales dont les excès de vitesse sont avérés, de radars fixes (par l'intermédiaire de la centrale d'achats de Bruxelles Mobilité + convention)

Moyenne : 1.33
Ecart-type : 1.71



S'impliquer dans la lutte contre le vol, via la zone de police (communication, participation projet U-lock, vélos appâts...)

Moyenne : 1.28
Ecart-type : 1.53



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

La moitié des actions de cette section est en majorité réalisée. L'autre moitié est majoritairement non initiée.

La quasi-totalité des communes relaye les demandes et inquiétudes des citoyens de manière continue. La majorité des communes est interpellée par les citoyens via des plaintes ou via la Commission de Mobilité pour orienter les aménagements. Plusieurs communes utilisent également « Fix My Street », qui est un service en ligne permettant à toutes personnes de signaler des problèmes ou des anomalies dans l'espace public de la Région.

Concernant le stationnement et plus particulièrement le stationnement réservé, la quasi-totalité des communes a renforcé les contrôles (ou est en train de le faire). Pour la majorité des communes, le service des Sanctions Administratives Communales a été renforcé, en employant plus d'agents sanctionneurs. Pour plus de la moitié des communes, c'est parking.brussels (PB) qui gère le contrôle. Des contrôles plus systématiques sont effectués par parking.brussels sur des zones de livraisons et certains emplacements en particulier. Toutefois, la commune peut intervenir (auprès de la police ou de PB) si elle observe une situation problématique (par exemple : beaucoup de camions garés illégalement). Les communes réagissent également aux plaintes des citoyens.

En ce qui concerne l'installation de radars fixes sur voiries communales (dont les excès de vitesse sont avérés), de nombreuses communes préfèrent l'utilisation de radars préventifs ou mobiles. La majorité des communes préfère objectiver les faits grâce aux radars de la police. Les freins par rapport à l'installation de radars fixes mentionnés par les communes sont les suivants :

- Un manque de budget important (100 000 euros/radar)
- Une procédure lourde administrativement
- Des délais de livraison prolongés en raison de la pandémie de la Covid-19
- En interne, la gestion technique de l'installation est considérée complexe, notamment en ce qui concerne l'alimentation électrique

En ce qui concerne la lutte contre le vol de vélos, la plupart des communes, en collaboration avec la police, ne s'implique pas de manière significative. Certaines communes organisent occasionnellement des événements ponctuels de gravure ou d'apposition de stickers d'identification sur les vélos, ce qui peut aider à dissuader les voleurs et faciliter la récupération des vélos volés. Cependant, la plupart des communes se concentre davantage sur la création de stationnements sécurisés, tels que des boxes à vélos sécurisés.

L'objectif de ces stations sécurisées est de permettre aux cyclistes de garer leurs vélos en toute sécurité, ce qui peut réduire le risque de vol. Ces installations sécurisées peuvent être verrouillées et surveillées, offrant ainsi une meilleure protection aux vélos. Les cyclistes sont ainsi encouragés à utiliser davantage leur vélo comme mode de déplacement, en sachant que leur vélo sera en sécurité lorsqu'ils ne l'utilisent pas. Cela contribue à promouvoir la mobilité active et à réduire le risque de vols de vélos.

Chiffres clés

- /

Bonnes pratiques

- A Uccle, il y a des demandes régulières de contrôles répressifs. Les riverains ont la possibilité d'introduire une demande via "On flashe dans ma rue". Cette initiative permet aux habitants de demander de procéder à un contrôle de vitesse dans leur rue (dans la mesure du possible).
- A Forest, la commune fait la promotion de la plateforme d'enregistrement vélo MyBike.Brussels. Elle permet d'enregistrer et d'identifier son vélo grâce à un nouveau stickers et ainsi réduire le risque de vol et de recel. De plus, la commune développe fortement les stations sécurisées de vélo (fortement sollicitées par les usagers). La commune transmet également des informations aux personnes lésées sur comment porter plainte.