



# PLAN D'ACTION "SECURITE ROUTIERE" DE LA POLICE DE LA ROUTE 2007



# I. Cadre général

Le présent plan d'action est établi dans le cadre du Plan national de sécurité et fait suite aux décisions du Gouvernement de 2001-2002 de mener une politique volontariste en matière de sécurité routière avec l'objectif de réduire le nombre de tués et de blessés graves sur les routes de 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010 par rapport à la période de référence 1998-2000.

Ce plan d'action est basé sur une analyse :

- des textes légaux, notamment de la loi sur la police intégrée à deux niveaux et des récentes adaptations des législations dans le domaine de la circulation;
- des déclarations et décisions des Autorités politiques;
- du PNS 2004-2007 ;
- des recommandations des Etats Généraux de la Sécurité Routière;
- du plan d'action interministériel relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle en vue d'une coordination des contrôles dans le domaine du transport par route des personnes et de choses;
- de l'évaluation du plan d'action 2006 (extrapolation des activités de janvier à septembre 2006).

Courant 2007, nous participerons :

- aux 2<sup>ème</sup> Etats Généraux de la Sécurité Routière (février 2007) ;
- à la journée européenne de la sécurité routière ;
- à la semaine mondiale de la sécurité routière organisée par l'OMS et l'ONU (23 - 29 avril 2007) ;
- à l'actualisation de la politique en matière de sécurité routière de l'Union Européenne.

Depuis fin octobre 2006, nous assurons également la présidence de TISPOL. Outre l'organisation de certains événements (e.a. le congrès en octobre 2007), nous intensifierons les contacts avec les autorités européennes afin de nous inscrire dans certains projets de financement dans le domaine de la sécurité routière.

## II. Contribution de la Police fédérale

### 1. Insécurité sur le réseau de la compétence de la Police fédérale (2005)

Selon les textes actuels, la Police fédérale doit assurer la fonction de police sur les autoroutes qui forment un territoire spécifique. La contribution de la Police fédérale à la problématique de la sécurité routière ne constitue donc qu'une partie de l'apport policier global en cette matière :

- les autoroutes représentent 1.761 Km et les autres routes de la compétence de la Police de la route représentent 360 Km sur les 149.028 Km de routes que compte la Belgique ;
- 151 décédés sur place sont recensés sur autoroutes et 28 sur les autres routes ;
- 3.676 accidents avec lésions corporelles sont constatés sur autoroutes et 573 sur les autres routes.

Une analyse des phénomènes d'insécurité en 2006 a été opérée pour le territoire de compétence de la Police fédérale, à savoir les autoroutes et certaines routes régionales ou provinciales ayant les caractéristiques similaires aux autoroutes.

Il en ressort que les phénomènes prioritaires mentionnés par le plan national de sécurité et les Etats Généraux se retrouvent sur notre territoire de compétence :

- 86,5% des accidents avec lésions corporelles (AccR LC) sont liés à la vitesse (inadaptée ou excessive) contre 85,6% lors de la précédente analyse (données de 2004);
- 11% des AccR LC sont liés à la conduite sous l'influence de l'alcool contre 10,3% en 2004;
- 22,7% des AccR LC impliquent des poids lourds, contre 22,5% en 2004.

## 2. Capacités de la WPR

### • Répartition de la capacité WPR

De manière générale, la capacité totale disponible d'une unité peut être ventilée en deux grandes parties :

- soit d'une part, les capacités visant à rencontrer l'ensemble des « missions obligatoires » auxquelles se voit confrontée cette unité ;
- soit d'autre part, celles constituant la « marge d'initiative » (missions proactives + appui opérationnel à la Police locale + appui opérationnel à la Police fédérale), en l'occurrence les capacités engagées à l'initiative propre de ladite unité, eu égard aux problèmes spécifiques qu'elle se doit de résoudre.

D'une étude approfondie des données historiques disponibles concernant la répartition des capacités WPR, il ressort qu'en moyenne :

- 90,28% de la capacité totale disponible des WPR en 2006 (contre 89,7% en 2005) sont engagés dans l'ensemble des « missions obligatoires », couvrant plus particulièrement les domaines suivants : la gestion et l'administration sensu lato, l'intervention y compris le constat des accidents, les enquêtes et les apostilles, les missions de protection et de maintien de l'ordre ainsi que les missions imposées par le niveau fédéral dans le cadre de priorités fédérales (inhérentes à la police administrative, en ce compris la circulation routière, et à la police judiciaire). L'augmentation de la capacité réactive est principalement due à la mise en place des équipes de signalisation avec Minimax ;
- les 9,72% restants de la capacité totale disponible des WPR (contre 10,3% en 2005) sont consacrés à la « marge d'initiative ». Cette marge d'initiative se voit engagée en particulier pour rencontrer le plus efficacement possible d'une part, les problèmes internes de fonctionnement décelés et d'autre part, les divers problèmes de sécurité mis en évidence sur les ressorts respectifs WPR (tant circulation que judiciaire).

Il est certes quelque peu hasardeux d'établir a priori une répartition de la marge d'initiative entre les problèmes de sécurité qui se posent au niveau des ressorts WPR. Toutefois, eu égard aux données historiques, force est de constater que les capacités de la marge d'initiative se répartissent de manière générale a ratio de :

- 79,45 % pour les problématiques inhérentes à la sécurité routière (soit 7,72 % de la capacité totale WPR),
- 20,55 % dans le cadre de phénomènes criminels prioritaires (soit 2,00 % de la capacité totale WPR).

### 3. Objectifs opérationnels de la Police fédérale pour 2007

Les objectifs mentionnés ci-après sont dans la continuité de 2006 et sont déduits de l'analyse de l'insécurité et des phénomènes d'insécurité cités au point 1. Les objectifs ont fait l'objet d'une analyse détaillée permettant de dégager des champs de mesures et des indicateurs qui seront utilisés ultérieurement pour le suivi.

La mise en place du programme informatique PolOffice (sans banque de données centralisées et sans module statistique) entraîne une diminution importante du nombre d'indicateurs suivis par nos soins. Ainsi, nous ne sommes malheureusement plus en mesure de suivre les activités des unités en matière de rédaction de procès-verbaux (s.l.).

La réalisation des objectifs fixés doit se faire au travers d'une interaction entre le plan d'action fédéral et les plans d'action adaptés au niveau provincial :

- le plan fédéral détermine les grandes orientations et fixe les indicateurs de suivi et d'évaluation,
- les plans d'action au niveau provincial doivent mettre en œuvre l'exécution de ces orientations.

- ***Répartition de la marge d'initiative WPR***

La marge d'initiative des WPR réservée aux problématiques liées à la circulation routière (soit 7,72% de la capacité totale WPR) est répartie en fonction des priorités opérationnelles.

Sur base de nos projections, les objectifs 2006 ne seront pas réalisés et cela pour deux raisons essentielles. La première, la création entre janvier et juin 2006 des équipes de signalisation au sein des diverses WPR. Ces équipes ont diminué la capacité proactive de l'ordre de 12.000 heures. La seconde, la mise en place fin mars 2006 du programme informatique PolOffice. Celui-ci a entraîné une certaine lenteur dans le traitement des procès-verbaux au niveau des sections techniques et a eu un impact très négatif sur le nombre d'heures de contrôles de ces services.

C'est pourquoi, nous prenons comme marge d'initiative pour 2007 le nombre d'heures estimées réellement disponibles, soit 117.000 hommes/heures :

Domaines d'actions prioritaires	Répartition de la marge d'initiative sur base du nombre de morts et de blessés graves (en %)		
	2005	2006	2007
VITESSE	73,4	64,1	70,3
POIDS LOURDS	16,4	24,3	22,2
ALCOOL	10,2	11,6	7,5

L'augmentation du phénomène vitesse se traduira exclusivement par l'utilisation optimale des caméras automatiques. En effet, cette capacité avait été réduite de moitié en 2006 suite à un problème d'homologation.

Cette répartition est également opérée de la même manière au niveau provincial en appliquant la formule suivante :

$[(a+b)/2 + C]/2$  où :

a = la proportion des morts et des blessés graves par phénomène par province,

b = la proportion du phénomène par province,

c = le service équivalent (chaque province doit effectuer un nombre similaire d'activités répressives).

Il y aura donc lieu de tendre, en 2007, vers la répartition de la marge d'initiative respective suivante :

Répartition par province de la marge totale d'initiative dans chaque domaine (en %)			
Sections WPR	Vitesse	Alcool	Poids lourds
Anvers	13,48	12,91	16,40
Brabant	14,48	17,14	13,45
Hainaut	13,80	10,62	10,67
Liège	12,06	11,80	12,34
Limbourg	9,79	9,48	9,67
Luxembourg	9,00	8,13	9,27
Namur	9,78	9,10	9,19
Flandre orientale	8,11	9,32	10,18
Flandre occidentale	9,50	11,49	8,83

Ayant pour but, d'une manière générale, de contribuer au renforcement de la politique de contrôle décidée par le Gouvernement visant à une modification du comportement des conducteurs, la Police fédérale se fixe plus particulièrement comme objectifs sur le réseau autoroutier :

- ***Objectif 1 : Fiabilité et complétude des données relatives aux accidents de la circulation et aux activités policières***

- Dans la perspective de rencontrer cet objectif, divers systèmes et tableaux de bord ont été développés préalablement à la mise en application du plan d'action de la Police fédérale.

Cette démarche, conditionnant au demeurant tout le processus de suivi et d'évaluation dudit plan, vise en outre à apporter, au niveau de la Police fédérale, une première réponse à une problématique majeure dont se sont fait l'écho les États généraux de la Sécurité routière. A savoir, d'une part, de garantir un enregistrement fiable et complet, par les services de police, des données minimales relatives aux caractéristiques et circonstances des accidents constatés et d'autre part, de disposer des chiffres exacts concernant les contrôles effectués par les services de police en matière de vitesse, de conduite sous l'influence de l'alcool et du port des équipements de protection.

Nous assurerons, au sein de la Police fédérale, un enregistrement optimal des données requises visant à pouvoir dresser trimestriellement au profit de l'Autorité compétente et des partenaires qui le souhaitent, un état des lieux complet et fiable :

- des accidents de circulation constatés sur le territoire de compétence de la Police de la route,
- des activités déployées par la WPR dans le cadre du présent plan d'action,
- des activités déployées par la WPR en appui de la Police locale sur les voiries régionales.

Nous continuerons à fournir les données dans le cadre des baromètres :

- des accidents de roulage (en général),
- des accidents de roulage de WE,
- des accidents de roulage avec implication d'un camion au moins.
- Réaliser pour mi-2007 une analyse des profils en matière de comportements à risque et de groupes à risque pour le territoire de la Police fédérale.
- Participer au projet de recherche scientifique afin d'évaluer les méthodes de détection de la concentration spatiale (Hot spots) des accidents de roulage.
- Réaliser une étude de cas approfondie sur le phénomène poids lourds en collaboration avec DSB, l'IBSR et le SPF Mobilité financée par le fonds de sécurité routière (complément du Moniteur de la Sécurité Routière).

- **Objectif 2 : Visibilité de la WPR sur les autoroutes**

- Pour augmenter la visibilité et intervenir de manière plus préventive, la Police fédérale :
  - renforcera les contrôles effectués dans le cadre du présent plan d'action,
  - augmentera progressivement le nombre d'heures de service extérieur et cela, en remplaçant entre autres le personnel opérationnel par du personnel du cadre administratif et logistique pour l'exécution de tâches administratives et en simplifiant l'administration liée au suivi du plan d'action sécurité routière (cfr mobilité 200603) ;
  - assurera une présence plus statique aux endroits privilégiés par l'exécution, par les équipes de permanence, d'haltes fixes le long de l'autoroute ou sur les parkings à raison de 10% de la capacité non engagée pour des missions réactives (soit 17.098 heures);
  - suivra un plan de communication cohérent avec entre autres :
    - la publication sur internet de l'intégralité du plan d'action,
    - la diffusion de certains contrôles via internet et à la radio,
    - l'annonce via les panneaux à messages variables des contrôles effectués.
  - utilisera en collaboration avec les Régions, outre les annonces d'accidents, de chantiers, des portiques au-dessus des autoroutes pour donner des messages de sensibilisation ou d'éducation routière et en fonction du résultat de l'étude scientifique introduira un dossier auprès des Régions afin de signaler 50 % des zones à risques ;
  - suivra minutieusement le dossier des terminaux de paiement mobiles afin de simplifier l'administration lors des contrôles avec interceptions et ainsi libérer plus rapidement de la capacité opérationnelle.

- **Objectif 3 : Augmenter le nombre de contrôles dans les domaines suivants :**

- **Vitesse**

Le nombre de contrôles doit être augmenté afin d'atteindre un risque objectif de verbalisation. Cette partie du volet surveillance doit faire l'objet d'un message largement diffusé dans lequel nous devons chasser l'image positive que les usagers ont souvent de la 'vitesse au volant' et insister sur l'aspect asocial d'un tel comportement.

Globalement, 70,3% de la capacité en marge d'initiative "circulation" doivent être consacrés à la problématique de la vitesse. La moitié au moins doit être investie dans les zones et aux moments critiques déterminés. Le reste doit être engagé dans d'autres zones où la vitesse apparaît également comme cause d'insécurité, afin d'y maintenir un niveau acceptable de risques d'être contrôlé.

Par la suite, en fonction des résultats obtenus, il s'agira d'étendre progressivement l'effort sur d'autres zones, tout en entretenant un effet rémanent dans les zones critiques.

Tenant compte, d'une part, de l'étude de la capacité WPR et d'autre part, de la spécificité des ressorts respectifs, des capacités minimales ont été déterminées par WPR pour cette problématique afin d'atteindre globalement, en 2007, 40.500 heures pour l'exécution des contrôles visant la vitesse inadaptée ou excessive au lieu des 39.866 heures prestées en 2006 (augmentation de 1,59 % par rapport aux heures prestées en 2006, mais diminution de 29,6 % par rapport aux prévisions de 2006).

De même, des capacités minimales ont été déterminées pour l'engagement des équipes techniques avec les radars et les caméras automatiques. Ainsi, il conviendra d'atteindre en 2007 39.000 heures de contrôles avec les radars (y compris les temps de déplacement) au lieu des 30.224 heures de contrôle sur place en 2006 et 94.000 heures de contrôles réels avec les caméras automatiques avec pour objectif de contrôler plus de 24 millions de véhicules dans le domaine de la vitesse en 2007. En ce qui concerne les équipes techniques, depuis la mise en place du programme PolOffice, il ne nous sera pas possible de faire un suivi détaillé reprenant le nombre d'heures de contrôle sur place (radar et caméra automatique) et le nombre de véhicules contrôlés.

Le nombre de véhicules à contrôler devrait atteindre 32 millions. Cependant, avec les moyens et techniques actuels, cet objectif ne saurait être atteint que si nous passons à une verbalisation digitale.

Des contacts seront pris avec les Régions afin d'installer des caméras fonctionnant sans agent qualifié sur les autoroutes utilisant la technologie digitale (si cette technique est acceptée en Belgique). Ainsi, 96 sites ont été proposés en Flandre et 16 sont prévus en Wallonie. Nous solliciterons de la Région flamande le lancement d'un projet pilote en provinces de Flandre Orientale et d'Anvers et de la Région wallonne un projet dans une province encore à déterminer.

Nous tenterons en 2007 de trouver un partenariat afin de procéder à la lecture automatique des numéros de plaques (système OCR et ANPR).

Dans le cadre de la vitesse inadaptée et des comportements agressifs (« incivilités routières »), la WPR a fait l'acquisition d'un système de vidéo (ProVida) permettant de confronter immédiatement l'utilisateur à son comportement infractionnel. En 2007, nous tenterons avec ce système de réaliser un nombre de 5.500 heures de contrôles (augmentation de 20,93 % par rapport aux heures prestées en 2006 et de 9,1 % par rapport aux prévisions de 2006).

En 2007, nous poursuivrons l'utilisation des radars pour effectuer de la verbalisation à partir des ponts surplombant l'autoroute.

Afin de simplifier les procédures existantes et ainsi libérer de la capacité des équipes techniques, nous continuerons les discussions avec la Direction de la collaboration opérationnelle afin d'identifier rapidement les conducteurs circulant avec un véhicule immatriculé à l'étranger (mise en œuvre du Traité de Prüm).

Les discussions seront poursuivies en vue d'identifier également plus rapidement les conducteurs circulant avec un véhicule de leasing.

L'effort initié en 2005 de procéder à un maximum d'interception sera poursuivi.

Nous participerons à minimum UNE action internationale (dans le cadre de l'organisation TISPOL).

#### ■ ***Conduite sous influence***

Globalement, 7,5% de la capacité en marge d'initiative "circulation" doivent être consacrés à la problématique de la conduite sous influence. Des capacités minimales ont été déterminées par section provinciale pour atteindre en 2007 globalement 16.500 heures de contrôles orientés dans le domaine de la conduite sous l'influence de l'alcool au lieu des 14.679 heures en 2006 (augmentation de 12,41 % par rapport aux heures prestées en 2006, mais diminution de 26,1 % par rapport aux prévisions de 2006).

Si nous voulons accroître de manière significative, dans le chef des conducteurs, le risque d'être contrôlé et atteindre enfin l'objectif de

120.000 conducteurs contrôlés d'ici 2007, il convient en premier lieu de soumettre systématiquement à ce type de contrôle tout conducteur en contact avec la Police fédérale qu'il soit ou non impliqué dans un accident de roulage avec lésions corporelles ou avec dégâts matériels ou qu'il soit, pour une raison ou une autre, interpellé.

Dans le domaine de la conduite sous influence de substances autres que l'alcool, il conviendra de passer progressivement de 3.620 heures de contrôles en 2006 à 4.000 heures en 2007 (augmentation de 10,49 % par rapport aux heures prestées en 2006, mais diminution de 35,9 % par rapport aux prévisions de 2006) et de tenter de réaliser 600 batteries de tests en 2007 contre 563 en 2006 (augmentation de 6,57 % par rapport aux heures prestées en 2006 et de 10 % par rapport aux prévisions de 2006).

Dans le cadre de la problématique de la conduite sous influence d'autres produits que l'alcool, et par analogie avec le phénomène « transport lourd », nous devrions mettre en place un réseau intégré (Police locale - Police fédérale) de spécialistes, dans un premier temps, de l'ordre de 50 personnes (2 personnes par arrondissement judiciaire) afin d'augmenter sensiblement le nombre de tests effectués. Dans les années futures, ce réseau de spécialistes sera probablement étendu.

Nous participerons à minimum DEUX actions internationales (dans le cadre de l'organisation TISPOL) et envisageons d'organiser également une action coordonnée au niveau national par mois.

Dans le cadre de TISPOL, nous collaborerons avec trois teams mixtes Police locale - Police fédérale (province du HAINAUT, d'ANVERS et de FLANDRE ORIENTALE) aux tests visant à trouver des alternatives aux tests urines dans la procédure en matière de conduite sous influence d'autres produits que l'alcool (projet DRUID).

#### ▪ ***Transport par route de choses et de personnes***

Globalement, 22,2% de la capacité en marge d'initiative "circulation" doivent être consacrés à la problématique du transport lourd.

Dans ce contexte, des capacités minimales ont été déterminées par section provinciale pour cette problématique de sorte à atteindre globalement, en 2007, 53.000 heures au lieu des 43.533 heures prestées en 2006 (augmentation de 21,75 % par rapport aux heures prestées en 2006, mais diminution de 3,8 % par rapport aux prévisions de 2006) dont minimum 7.000 heures d'utilisation des ponts de pesées (augmentation de 28,08 % par rapport aux heures prestées en 2006 et de 28,6 % par rapport aux prévisions de 2006) et minimum 3.000 heures de contrôles dans la problématique de l'interdistance par les équipes techniques (augmentation

de 19,89 % par rapport aux heures prestées en 2006, mais statu quo par rapport aux prévisions de 2006).

Lors de ces contrôles, l'accent sera mis sur les temps de conduite et de repos, les surcharges et le respect des distances entre véhicules.

Après avoir mis en place fin 2005 un réseau de spécialistes au sein de la Police de la route dans le domaine du transport lourd, de la fraude tachygraphe et de l'ADR, nous veillerons à étendre le réseau pour arriver à une centaine de membres.

Afin de concrétiser le plan d'action interministériel relatif à «la collaboration entre les différents services de contrôle en vue d'une coordination des contrôles dans le domaine du transport par route de personnes et de choses», chaque WPR participera aux actions de contrôle organisées, au moins une fois par mois (hors période de vacances), à l'initiative des cellules provinciales mises en place.

Nous collaborerons à minimum TROIS actions internationales orientées vers le transport de choses (DEUX) et de personnes (UNE) (entre autres dans le cadre de l'organisation TISPOL, ECR et EUREGIO) et organiserons DEUX actions au niveau national.

Nous continuerons à rechercher, dans le cadre de l'implémentation du tachygraphe digital, le meilleur logiciel de contrôle sur le terrain.

#### ■ ***Utilisation des équipements obligatoires de protection***

Une certaine capacité de la marge d'initiative "circulation" sera consacrée à la problématique des équipements de sécurité, en particulier, de la ceinture de sécurité et des sièges pour enfants afin de soutenir les campagnes de l'Institut belge de Sécurité routière.

La problématique de l'utilisation des équipements obligatoires de sécurité par les usagers du réseau autoroutier fera l'objet en permanence d'une attention particulière du personnel de la WPR en service extérieur. A cet égard, le personnel ne manquera pas d'adopter une conduite exemplaire. Si nous savons que 82,1 % des usagers de la route portent leurs ceintures sur autoroutes, nous estimons qu'il y a sur base annuelle un peu plus de 432.000 infractions qui sont commises. Afin de démontrer au grand public notre attitude plus répressive, et de faire évoluer ce pourcentage vers les 100 %, nous estimons qu'il faut tendre vers un constat de 68.000 infractions par an au moyen de perceptions immédiates en 2007, soit la rédaction de minimum TROIS constats par shift de permanence.

En cette année 2007, l'accent sera mis sur les conducteurs de poids lourds et les conducteurs et passagers de bus.

Le contrôle spécifique de cette matière sera exécuté par l'ensemble des équipes sur le terrain en ce compris les équipes de permanence.

Nous utiliserons également les voitures-tonneau pendant plus de 580 jours (augmentation de 10,48 % par rapport aux heures prestées en 2006 et de 18,8 % par rapport aux prévisions de 2006) et tenterons de sensibiliser plus de 160.000 personnes en 2007 (augmentation de 9,99 % par rapport aux heures prestées en 2006 et de 12,5 % par rapport aux prévisions de 2006).

De plus, trois fois par an et durant deux semaines, tous les postes de circulation renforceront leurs contrôles en la matière (contrôles orientés) dans le cadre de la phase « enhanced enforcement » des campagnes de sécurité organisées par l'Institut belge de la Sécurité routière sur le thème des « équipements techniques ».

Lors de ces contrôles, la WPR contribuera également à la sensibilisation des usagers au travers de l'organisation d'actions spécifiques, à raison de trois actions par an et par province, visant les usagers du réseau autoroutier ; elles peuvent en outre être appelées à participer, en appui de la Police locale, à des actions similaires organisées au sein d'une Zone de police, visant l'ensemble des usagers de la voirie.

Ces actions impliqueront plus particulièrement, au niveau de la WPR, la mise en œuvre d'un « véhicule-tonneau ».

Lors de la constatation d'accidents de roulage, le personnel de la WPR veillera à identifier en tant que facteur aggravant, le cas échéant, le non-port de la ceinture ou la non (ou mauvaise) utilisation de sièges pour enfants.

Enfin, chaque membre du personnel WPR est appelé à informer de la manière la plus pertinente et complète possible les usagers (connaissance parfaite du contenu et de la motivation des dispositions légales et réglementaires, de leurs incidences ou conséquences, etc.) et à leur prodiguer le cas échéant les conseils et recommandations requis en matière de port de la ceinture de sécurité (conducteurs et passagers) et d'utilisation correcte de sièges homologués pour enfants.

Nous participerons enfin à minimum DEUX actions internationales d'une semaine (dans le cadre de l'organisation TISPOL).

## ▪ *Interdiction de l'usage du GSM au volant*

Nous adopterons en 2007, lors de tout service extérieur, une attitude répressive face aux conducteurs qui ne respectent pas les prescriptions en la matière.

La problématique de l'usage du GSM au volant fera l'objet en permanence d'une attention particulière du personnel des WPR en service extérieur. A cet égard, le personnel ne manquera pas d'adopter une conduite exemplaire. Le contrôle spécifique de cette matière sera exécuté par l'ensemble des équipes sur le terrain en ce compris les équipes de permanence.

## • *Objectif 4 : Appui spécialisé à la Police locale*

Les conditions et les modalités pratiques d'exécution de cet appui feront l'objet de directives particulières de l'Autorité fédérale. Cet appui sera traduit dans des protocoles entre la Police de la route, les Dircos et les Zones de police.

En 2007, ± 57.779 hommes/heures seront prévues dans ce domaine contre 56.052 heures utilisées en 2006 (augmentation de 3,08 % par rapport aux heures prestées en 2006, mais diminution de 10,3 % par rapport aux prévisions de 2006).

Tout comme en 2007, l'appui sera essentiellement axé sur le travail des cellules d'éducation et de prévention. Tout comme l'année dernière, le nombre d'heures d'appui des équipes techniques et des membres des postes de circulation est en baisse. Une attention particulière sera également portée sur l'utilisation du tachygraphe digital. Nous sensibiliserons nos partenaires afin d'évoluer d'un appui « non spécialisé » vers un appui avec nos spécialistes.

La Police fédérale fournira, dans les limites des capacités et des moyens qui lui sont ou seront octroyés et sans préjudice de l'exécution des missions qui lui sont expressément dévolues sur le réseau autoroutier, aux corps de Police locale qui en font la demande expresse, les formes d'appui suivantes :

- les moyens techniques (radars, véhicule tonneau, etc.) ou de personnels spécialisés :
  - la mise à disposition d'**équipements techniques spéciaux** tels que radars, pèses-essieux, véhicules-tonneau, dispositifs « crashtest », lecteurs de tachygraphe digital, ... , dans le cadre d'actions menées en particulier sur la voirie régionale, visant à la réalisation des objectifs gouvernementaux ou des recommandations des Etats généraux de la sécurité routière, pour autant que la Police locale ne dispose pas desdits moyens,
  - la gestion de certaines caméras automatiques sur les voiries régionales ;

- la mise en œuvre d'**escortes motocyclistes** (voire d'estafettes) **dans le cadre d'opérations policières intégrées** pour autant qu'elles apportent une plus-value sur le plan opérationnel et que la Police locale ne dispose pas desdits moyens,
- le prolongement, sur le réseau autoroutier, de dispositifs de contrôle mis en place par la Police locale,
- des avis techniques et de l'expertise WPR, en particulier en matière de **contrôles du transport par route** de personnes et de choses, via le réseau d'expert (e.a. la lecture et l'interprétation de données issues du tachygraphe digital),
- le soutien dans le cadre de la préparation, de l'exécution du suivi et de l'évaluation des **opérations intégrées de contrôles**,
- des avis techniques et de l'expertise WPR dans le cadre de **formations spécifiques**,
- la mise à disposition des **pistes de circulation** et de **pistes d'habilité** dans le cadre d'initiatives éducatives et de sensibilisation locale dans l'enseignement primaire et secondaire ainsi que dans les entreprises et les organisations visant notamment certaines priorités fédérales relevant des objectifs gouvernementaux en matière de sécurité routière.

### III. Moyens engagés

En vue de réaliser le plan d'action fédéral de circulation, il est nécessaire de prévoir des moyens suffisants. Vous trouverez ci-après l'état d'avancement des initiatives déjà prises, en cours ou planifiées pour chaque domaine.

#### 1. Ressources humaines

Le plan d'action établi ci-avant part de l'hypothèse que l'effectif organique de la Police fédérale de la circulation est complet (Registre du personnel-RP2). Le cas échéant, les éventuels déficits doivent être couverts par des heures supplémentaires à effectuer par le personnel actuellement présent.

Depuis début 2006, l'ensemble des unités ont intégré la mission d'équipes de signalisation MINIMAX dans le cadre des équipes d'interventions. Sur base d'une première analyse, cette mission a coûté pour l'ensemble de la Police de la route de l'ordre de 100.000 heures ou une capacité de 66 FTE. Cette capacité a été perdue en partie dans l'exécution du plan d'action 2006. Ainsi entre 2005 et 2006, nous estimons à 12.000 heures le nombre d'heures perdues pour l'exécution des plans d'action, soit 8 FTE (afin d'effectuer le même nombre d'heures dans les plans d'actions).

Dans le cadre de la formation au tir et de la maîtrise de la violence, la mise en application de la GPI 48 entraîne une augmentation de la durée des formations de 8 heures par an par membre du personnel opérationnel, soit 7.680 heures supplémentaires ou 6 FTE.

Pour 2007, il conviendra d'essayer d'obtenir l'augmentation d'effectifs afin de couvrir au minimum la perte de capacité proactive et la perte de capacité suite à la mise en application de la GPI 48, soit 14 FTE au total. Idéalement, il conviendrait d'obtenir une augmentation de la capacité de la WPR de 74 FTE afin de combler l'ensemble de la mission des équipes de signalisation, et ainsi de retrouver notre capacité de fin 2003. Dans le cadre d'une demande d'augmentation globale des effectifs de la DGA, il a déjà été demandé courant 2009 une augmentation de 58 FTE.

En outre, il faudra envisager, d'une part, de mettre le personnel en exemption de longue durée en surnombre sur le TO des unités, afin de combler le déficit « structurel » et, d'autre part, de mettre certaines unités de transit en surnombre structurel (WPR BRABANT) afin de combler de manière plus souple et rapide les départs en mobilité.

Les mesures suivantes doivent néanmoins garantir, à terme, une occupation pratiquement complète de la capacité prévue.

- ***Mobilité***

Il conviendra de procéder à un recrutement suffisant afin de couvrir les départs en pension planifiés en 2007 et 2008 et de combler le déficit actuel. Ces chiffres ne tiennent pas compte du nombre de départ volontaire de la WPR. Ils sont minimalistes, il faudra en effet tenir compte également du départ massif « possible » des membres WPR dès que la date de le paiement des indemnités pour les jours de maladie non pris sera connue.

Ainsi, il conviendrait de recruter avant fin 2007 (inclus la mobilité 200603) :

- 3 commissaires motocyclistes,
- 13 inspecteurs principaux motocyclistes,
- 5 inspecteurs principaux non motocyclistes,
- 24 inspecteurs motocyclistes,
- 16 inspecteurs non motocyclistes,
- 2 assistants (niveau C).

- ***Remplacement du personnel opérationnel par du personnel du cadre administratif et logistique***

Il faudrait en outre procéder à l'engagement de personnel du cadre administratif et logistique (voir point « Mobilité ») afin de libérer du personnel opérationnel et mettre ce dernier sur le terrain.

- ***Plan de formation***

En matière de formation, nous prévoyons 79 Hr 36 de formation pour les membres du personnel opérationnel motocyclistes, 63 Hr 36 pour les membres des équipes techniques, 44 Hr 36 pour les autres membres opérationnels et 35

Hr 36 pour le personnel du cadre logistique et administratif réparties comme suit :

- **Tir et maîtrise de la violence**

Sur base de la mise en application de la GPI 48, il conviendra d'arriver à donner 22.222 heures pour l'ensemble de la Police de la route, soit une moyenne de 20 heures par personne.

- **Activités teambuilding (7 Hr 36)**

Prévoir pour chaque membre du personnel 7 Hr 36 d'activités teambuilding sur l'année en vue de favoriser la cohésion du groupe.

- **Formation continuée barémique (8 Hr)**

8 heures par an par membre du personnel.

- **Formation continuée WPR (motocyclistes – 24 Hr et équipes techniques – 8 Hr).**

**Motocyclistes**

Maintenir les recyclages «moto» et «auto» (8 Hr uniquement motocyclistes).

Organisation de 4 formations professionnelles par an (16 Hr).

- modifications de la législation en matière de circulation ;
- le transport poids lourds ;
- les transports exceptionnels ;
- ProVida ;
- les transports ADR ;
- systèmes informatiques (FEEDIS, perceptions immédiates, ...).

**Equipes techniques (8 Hr)**

Organisation de 2 formations professionnelles par an (8 Hr).

- **Information du personnel – Réunion du personnel (20 Hr)**

Prévoir 10 réunions du personnel (4 Hr par réunion) par an et veiller à ce que chaque membre assiste à 5 réunions (maximum).

- **Formation utile**

Pour les membres du personnel qui demandent à suivre ce type de formation, il conviendra qu'ils diminuent d'autant soit la formation professionnelle WPR, soit l'information du personnel.

En ce qui concerne la formation linguistique, étant donné le nombre moyen d'heures octroyées (90 heures récurrentes sur 3 ans minimum), il conviendrait de n'autoriser qu'une partie du personnel (2 %) à pouvoir suivre de manière simultanée cette formation (Fr, NI, Ang, et All). Nous n'envisageons la comptabilisation des heures que pour une des trois langues nationales.

Dans ce cadre, il faudra tenir compte d'une capacité indisponible.

- **Formation fonctionnelle (brevet WPR)**

Etant donné le nombre de places disponibles pour la formation des WPR (40 par an), il faudra tenir compte d'une capacité indisponible récurrente de 25.360 Hr.

## 2. Moyens matériels

- **Fonctionnement**

- **Généralités**

Suite à la mise en application du programme PoOffice et de la gestion des perceptions immédiates par la Poste, il convient de prévoir un budget de minimum 300.000 euros pour le paiement des timbres (double procédure d'envoi et procédure de rappel).

- **Vitesse**

Comme conséquence logique de l'exécution du plan d'action fédéral, on peut s'attendre à ce que le nombre de procès-verbaux augmente par rapport à 2006.

Le coût moyen pour la rédaction d'un procès-verbal en matière de vitesse est estimé à 0,78 € (hors coût du personnel : comprenant la pellicule, le développement de la photo, le papier, le toner printer, l'enveloppe, le timbre). Le surcoût annuel pour l'ensemble de la Police de la route en ce qui concerne le plan d'action vitesse est estimé à 10.000 € en produits consommables.

- **Planning**

Un effort important avait été réalisé en 2002 afin d'augmenter les moyens de fonctionnement du service de la Police de la route et des sections provinciales en particulier.

Depuis deux ans, nous constatons un statu quo de nos moyens (inconvenients, produits de consommation et achats locaux). Dans le cadre de la mise en application de la digitalisation, il conviendra d'augmenter les produits consommables (produits de consommation tels que le papier, les photocopies, les enveloppes, les timbres,...) en conséquence.

Pour ce qui est du budget «inconvenients», les accidents sont toujours aussi importants les nuits et les week-ends, de sorte que la Police de la route doit

continuer à investir à ces moments-là par une présence accrue. Un budget en inconvénients digne de ce nom est donc nécessaire pour rencontrer les objectifs de ce plan.

Ces moyens globaux sont planifiés :

<b>Année</b>	<b>Inconvénients (€)</b>	<b>Produits de consommation (€)</b>	<b>Achats locaux (€)</b>
<b>2002</b>	8.252.224,00	639.500,00	36.600,00
<b>2003</b>	7.051.211,00	626.570,00	30.000,00
<b>2004</b>	5.454.667,00	621.460,00	23.000,00
<b>2005</b>	6.026.400,00 6.823.108,00 (avec le fonds de sécurité routière)	785.160,00	64.214,23
<b>2006</b>	6.100.000,00 7.716.500,00 (avec le fonds de sécurité routière)	785.160,00	65.000,00
<b>2007</b>	7.950.000,00 (avec le fonds de sécurité routière)	785.160,00	75.000,00

- **Investissements**

Un effort a déjà été entrepris depuis 2002 afin de réaliser des investissements pouvant contribuer à la réalisation du plan d'action fédéral.

Dans son plan d'investissement, la direction générale de la Police administrative a planifié les investissements suivants pour les années à venir (budget 2006 - 2009 avec livraison en 2007 - 2010) :

- **Investissements de remplacement**

- *Camionnettes pour Sec Tech (livraison : 5 en 2007, 4 en 2008)*
- Véhicules radar (livraison : 10 en 2007, 10 en 2008)
- Véhicules anonymes de commandement (livraison : 7 en 2007, 1 en 2008, 1 en 2009, 3 en 2010)
- Véhicules d'assistance et de patrouille anonymes (livraison : 14 2008, 33 en 2009, 4 en 2010)
- Véhicules d'assistance et de patrouille WPR (livraison : 5 en 2008, 14 en 2009, 17 en 2010)
- Véhicules utilitaires (livraison : 2 en 2007, 2 en 2008, 1 en 2009, 9 en 2010)
- Motos - remplacement des BMW1100 RT (livraison : 6 en 2008, 2 en 2009, 43 en 2010)
- Véhicules de patrouille des CPS (version police) (livraison : 11 en 2007, 1 en 2009, 2 en 2010)
- Nouvelles tenues motocyclistes (livraison : 491 2008, 934 en 2009, 71 en 2010)
- Lunettes motocyclistes (livraison : 150 2007, 150 en 2008, 150 en 2009)
- Casques motocyclistes avec Audio (livraison : 470 2007, 240 en 2008, 160 en 2009, 120 en 2010)
- Bottes motocyclistes (livraison : 300 2007, 200 en 2008, 200 en 2009, 200 en 2010)
- Gants motocyclistes d'été et d'hiver (livraison : 700 de chaque type en 2007, 250 de chaque type en 2008, 50 de chaque type en 2009, 50 de chaque type en 2010)

- **Nouveaux investissements<sup>1</sup>**

- *Mises à jour UGA : 3 errata de 100 feuilles x 960*
- *960 lexiques traduisant la terminologie de circulation routière*
- *9 containers pour radar*
- *1 cinémomètre type lunette Laser ou GUN en test pour cibler les poids lourds en excès de vitesse (fraude tachy). Si test concluant, éventuellement achat de 8 supplémentaires pour les autres WPR l'année suivante*
- *9 GPS pour les Sec Tech*

<sup>1</sup> En vert et en italique = financement par le fonds de sécurité routière.

- *255 Downloadkey Tachy digital*
- *73 Programmes pour analyser les données issues du tachygraphe digital*
- *37 imprimantes à double tiroir petit modèle*
- *1 imprimante à double tiroir modèle normal*
- *9 imprimantes à double tiroir grand modèle*
- *36 PC portable HIGH MOBILITY*
- *74 clés USB*
- *9 projecteurs multimedia*
- *253 terminaux de paiement*
- *935 cônes grands modèle repliables*
- *40 GPS moto*
- *960 profondimètres*
- *163 lampes torche puissantes*
- *69 appareils photo numériques*
- *178 signaux pyramidaux D1*
- *26 Herses*
- *15 panneaux de signalisation sur toit de véhicule*
- *1 appareil photo pour le projet photogramétrie*
- *143 sets de lampes bleues de balisage synchronisées*
- *Formations logiciel de dessin*
- *Formations ADR*
- *Formations contrôleur tachygraphe*
- *Vêtements thermiques pour motocyclistes*

## **IV. Facteurs critiques de succès**

### **1. Partenariat**

La réalisation des objectifs du Gouvernement et des Etats généraux dans le domaine de l'insécurité routière nécessite une participation et un engagement constructifs de chaque organisation ou service concernés par la problématique. Il est évident que la Police fédérale ne peut supporter à elle seule le poids de la réussite du plan politique. Il conviendra d'entretenir et d'optimiser la collaboration avec les diverses autorités concernées.

Dans ce contexte, l'autorité judiciaire doit pouvoir s'appuyer pour l'exécution d'une politique de recherche et de poursuite rapide et cohérente sur la collaboration loyale de la Police fédérale comme étant l'un des maillons de la politique criminelle en matière de sécurité routière. Il importe d'adapter la politique de contrôle de la police à la politique de poursuite du ministère public. Un manque de cohérence et d'harmonisation rendrait un plan d'action inepte et même contre-productif.

## 2. Effectifs WPR

Le plan d'action part de l'hypothèse que la capacité organique est complète. Etant donné la perte de capacité sur la marge de manœuvre et la mise en application de la GPI 48, il manque dans un premier temps de l'ordre de 14 FTE (11 en supplément du TO2 et 3 par rapport à la différence entre les effectifs réels et TO : répartis en 2 FTE à la WPR Anvers, 5 FTE à la WPR Brabant, 2 FTE à la WPR Liège, 1 FTE à la WPR Hainaut et 1 FTE à la WPR de Flandres orientale en supplément au TO2 et 3 FTE à la WPR Luxembourg par rapport au personnel réellement présent) pour être certain de réaliser l'ensemble du plan d'action. Nous demandons donc de pourvoir à très court terme engager 11 FTE en sur nombre (si possible avant la mise en application du PF3). De même, si une province est déficitaire et que nous ne parvenons pas à combler ce déficit, il conviendrait d'ouvrir les emplois vacants à la WPR Brabant afin de disposer toujours au minimum d'un effectif complet sur l'ensemble de la WPR.

A terme, les effectifs devraient encore être augmentés de 60 FTE (dans le cadre du PF 3) afin de pouvoir retrouver notre capacité de fin 2003.

Outre la quantité, il est aussi important d'investir sur la qualité du personnel. Il doit être motivé et réaliser l'ensemble des mesures prévues dans ce plan d'action.

Il doit se rendre compte de l'importance de sa fonction d'exemple. Le membre du personnel doit connaître le cadre légal dans lequel il est amené à travailler avec entre autres les directives des autorités judiciaires.

## 3. Moyens disponibles

Le renouvellement régulier des moyens de contrôle actuels doit être au minimum assuré pour permettre la réalisation du plan d'action. Il s'agit principalement des radars, des caméras automatiques, des éthylotests et des éthylomètres. Ces appareils constituent en effet des outils de contrôles indispensables pour garantir la force probante des constatations.

Nous devons disposer de moyens budgétaires suffisants afin de couvrir les dépenses en frais de fonctionnement (personnel et produits de consommation). Les nombreux moyens matériels nécessaires pour réaliser nos objectifs doivent également être disponibles (fonctionnement ponts bascules, lecteurs de tachygraphes, véhicules de patrouilles, etc.). L'engagement du Fonds de Sécurité Routière permettra de rencontrer ces besoins.

Il faudra aussi compter sur une amélioration sensible du programme POLOFFICE afin de suivre complètement notre plan d'action et de diminuer notre charge administrative.

## V. Planning

Toutes les sections provinciales de la Police de la route établiront un planning détaillé devant leur permettre d'atteindre les objectifs opérationnels. Elles utiliseront ce planning pour le tableau de bord qu'elles établiront (planning de capacité).

## VI. Suivi et évaluation

Pour le 20 de chaque mois, chacune des sections provinciales transmettra un planning des actions du mois suivant au Commandement fédéral de la Police de la route (Commandement WPR). Ceci se fera sur base de la procédure prévue pour l'agenda Ops.

Pour le 10 de chaque mois, chacune des WPR provinciales transmettra au Commandement WPR un rapport comprenant les résultats des actions du mois précédent.

La cellule «analyse stratégique» de la Police de la route établira **semestriellement** une **image du phénomène « accident » sur le territoire de compétence de la Police de la route** au niveau national et provincial. Elle procédera en outre à une **évaluation trimestrielle du plan d'action fédéral** sur base des objectifs fixés.

## VII. Responsables

- Pour le plan d'action fédéral : Directeur DAH.
- Pour les plans d'action provinciaux : les chefs de service respectifs des Polices de la route décentralisées.