



Rencontre GRACQ d'Ixelles - police d'Ixelles

18 mars 2015

Présents : représentants de la police d'Ixelles, du service des gardiens de la paix d'Ixelles ainsi que le GRACQ d'Ixelles

Lieu : commissariat de police d'Ixelles (rue du Collège, 1)

0. Tour de table

1. Objet de la rencontre

- Initier un premier moment de contact et d'échanges entre le GRACQ et la police d'Ixelles
- Réfléchir ensemble à des solutions concrètes pour garantir la sécurité des cyclistes en ville qui est non seulement due au manque d'infrastructures cyclables (constat partagé par la police qui plaide pour des pistes cyclables délimitées, visibles par les autres usagers) mais aussi au comportement de certains automobilistes
- Faire évoluer l'image du vélo auprès de la police

2. Stationnement sauvage

2.1. Constats

Le stationnement sauvage sur des pistes cyclables persiste en différents endroits à Ixelles (cf. endroits listés dans le courrier envoyé par le GRACQ au commissaire divisionnaire François Peeters), avec mise en danger réelle des cyclistes.

En dépit de quelques actions sporadiques, le GRACQ a l'impression qu'il y a un sentiment d'impunité à l'égard des automobilistes qui commettent ces infractions.

2.2. Mesures mises en place par la police

Depuis le 1^{er} mars dernier, le stationnement sauvage est repris dans le cadre du règlement général de police d'Ixelles et de la politique. Par conséquent, c'est désormais le **sanctionnateur communal** qui assure le suivi des PV, et non plus le parquet.

La **procédure** reste ± identique (PV dressé par la police, données transmises à la poste, envoi du virement à la personne concernée) si ce n'est que, en cas de non-paiement, ce n'est plus le parquet qui gère mais la commune. Pour information, sous l'ancien régime, il y avait 70-75 % de perceptions immédiates, les 25-30 % restants étant transférés au parquet qui, dans la plupart des cas, classait l'affaire sans suite.

Le montant de l'**amende** demeure inchangée et s'élève à **110 €**, quel que soit le type de stationnement gênant commis. Celle-ci n'est pas commuable (que l'automobiliste soit garé *et* sur une piste cyclable *et* sur un trottoir, c'est le même tarif). A noter que les bandes cyclables suggérées -BCS- (cf. cas problématique à la rue Goffart) ne sont pas considérées comme une piste cyclable, faisant partie intégrante de la voirie. Par conséquent, elles ne sont pas sujettes à ce type d'amendes.

Le nouveau système étant récent, il est difficile d'en évaluer l'efficacité et la capacité de suivi au niveau communal. A titre indicatif, les deux derniers WE, près de 600 PV ont été dressés pour stationnement gênant (sur piste cyclable, trottoir, passage pour piétons, ...)

2.3. Mesures mises en place par les agents de la paix

Les agents de la paix ont davantage un rôle éducatif et préventif face au stationnement sauvage. Dans ce cadre, ils ont diffusé il y a 2,5 ans un **flyer de sensibilisation** rappelant les infractions commises en termes de stationnement. Celui-ci sera réédité cette année.

Ils **interpellent** aussi **directement** les automobilistes en infraction, leur expliquant la nature du problème. Lorsqu'une infraction est constatée, un **avis** est déposé **sur le pare-brise** (il revient en effet à la police de verbaliser). Cela permet notamment de mettre en exergue les quartiers problématiques en termes de stationnement où il convient d'agir prioritairement.

En cas d'abus (récidives), les agents de la paix transmettent à la police les données des automobilistes récalcitrants pour suivi effectif.

2.4. Propositions du GRACQ

Le GRACQ suggère de **recourir plus systématiquement à la fourrière** compte tenu de son effet dissuasif plus important lié à la nature du désagrément encouru : les services de la police tentent à l'éviter vu que cela mobilise un agent de police une trentaine de minutes durant, sauf cas de force majeure.

La mise en **place de potelets** pourrait être un autre moyen pour physiquement empêcher le stationnement gênant. La police n'y est pas opposée mais la commune semble être plus frileuse.

Le GRACQ se demande si le stationnement sauvage ne peut être considéré comme une **infraction au 3ème degré**, passible d'une **amende de 185 €**. C'est le cas théoriquement si ce n'est que c'est très difficilement démontrable puisqu'il importe de prouver que le stationnement gênant engendre une insécurité.

Le GRACQ informe d'une action menée l'an dernier contre le stationnement sauvage, à l'aide de **post-it** collés sur les voitures mal stationnées (piste cyclable, passage pour piétons, emplacement PMR, ...) La police considère les post-its comme une provocation à l'encontre des automobilistes.

2.5. Pistes de collaboration

Le GRACQ ne doit pas hésiter à transmettre systématiquement à la police et au service des gardiens de la paix les lieux où le stationnement sauvage est problématique, ainsi que les jours et moments (tranches horaires) où ce phénomène est observé.

3. Vols de vélos

3.1. Constats

Le vol de vélos est problématique en Région bruxelloise et a un impact négatif sur le développement du vélo en ville. L'enquête menée par Pro Velo en 2013 révèle quelques enseignements intéressants : surreprésentation de certaines communes à l'instar d'Ixelles où ce sont surtout les quartiers Malibran/Flagey, européen et ULB/VUB qui sont touchés. Les vols ont principalement lieu à la belle saison, en particulier en mai-juin, en semaine et en journée, et, dans la plupart des cas dans des espaces publics (voiries et trottoirs). Dans la plupart des cas, un cadenas de mauvaise qualité est incriminé.

Les statistiques de la police apportent un éclairage complémentaire : sur cette dernière année, 1228 vols de vélos ont été signalés à la zone de police de Bruxelles Capitale Ixelles, dont 170 à Ixelles. Ces vols concernaient surtout le quartier Luxembourg (10% des vols commis à la gare du Luxembourg), Toison d'Or, Couronne n°25-96 et chaussée d'Ixelles/Flagey.

3.2. Actions de la police / agents de la paix

La police organise de temps à autre des **campagnes de gravure de vélos**. Les agents de la paix, pour leur part, renvoient vers Pro Velo et le point vélo de la gare de Bruxelles-Luxembourg qui offrent un service similaire, toute l'année durant. Si les voleurs sont identifiés, leur signalement est diffusé au sein de la police.

Les endroits sensibles, parmi lesquels figure la gare de Bruxelles-Luxembourg, sont dotés de **caméras de surveillance**.

La police n'a pas de statistiques sur les chances de retrouver des vélos volés ou d'identifier les voleurs.

La police informe que l'on peut déclarer un vol de vélo au commissariat de police de son choix, indépendamment du lieu du vol.

Les vols de vélo ne sont pas une priorité pour la police qui estime qu'il y a davantage de cambriolages que de vols de vélos commis.

Il y a également une collaboration entre les agents de la paix et la commune en matière de **vélos abandonnés** sur lesquels est apposé un autocollant. Si, après 3 mois, le vélo est toujours là, il y a sollicitation de l'asbl Cyclo qui vient l'enlever et le dépose au dépôt régional (+ mise en ligne). Si, après plusieurs mois, le propriétaire ne s'est toujours pas manifesté, le vélo est mis à la disposition de Cyclo, de la commune ensuite.

3.3. Propositions du GRACQ

Le GRACQ rappelle l'importance d'accorder un bon accueil aux cyclistes qui viennent introduire une plainte contre le vol de leur vélo et de la prendre effectivement.

Le GRACQ évoque d'autres pistes d'actions pour agir sur le vol de vélos :

- **contrôles auprès d'éventuels receleurs** (marchés, magasins de seconde main) : pas fait systématiquement
- autorisation à utiliser des **techniques spéciales** (utilisation d'un vélo-chèvre avec GPS intégré, écoute téléphonique) : non sous motif que celles-ci incitent au délit
- **détention provisoire et poursuite** des voleurs de vélo à l'instar des mesures mises en place à l'encontre des voleurs de voitures : non

Pour le GRACQ, la prévention des vols de vélos passent également par la présence de **parkings à vélos sécurisés**. Or, les citoyens ont de moins en moins la possibilité de ranger leur vélo dans leur appartement et la commune n'est

pas particulièrement proactive en termes de **box vélos**, contrairement à d'autres communes bruxelloises qui en disposent aux citoyens qui en font la demande. La commune et la police y sont plutôt opposés, arguant un impact limité (seulement 5 vélos par box) et leur côté élitiste (cf. payant). L'intégration paysagère et la fonctionnalité des box à vélos posent aussi question. Le GRACQ propose d'étudier la question et de revenir avec une proposition acceptable pour la commune qu'il pourrait présenter à l'occasion d'une réunion inter-services.

Le GRACQ estime que la demande de box à vélos est probablement sous-estimée vu que les riverains n'ont pas nécessairement connaissance de cette possibilité, la commune n'en faisant pas la promotion. Or, une pression citoyenne pourrait avoir un impact et être prise en compte par la commune.

La police suggère au GRACQ de collaborer avec les gestionnaires de **parkings privés** (attention, effectif uniquement pour les riverains habitant dans un rayon d'une centaine de mètres).

4. Infractions et cyclistes

4.1. Constats

Selon la police, beaucoup d'infractions sont commises par les cyclistes. Celles-ci concernent principalement le franchissement de feux rouges en l'absence de panneaux B22 ou B23, le refus de priorité de droite et la prise de sens uniques. Le GRACQ estime pour sa part qu'il y a un sentiment d'impunité et d'exagération dans certains cas.

Quelques exemples symptomatiques soulevés par la police

- **Rue du Page** : remontée du sens unique par les cyclistes. Le GRACQ rappelle que la rue du Page figure sur le tracé de l'ICR7 malgré que celle-ci ne soit pas dotée d'un SUL. La Région bruxelloise avait d'ailleurs pour projet de rénover de façade à façade cette voirie, prévoyant la suppression du stationnement en épis et la mise en SUL effective. Projet refusé par la commune.
- **Rue du Collège** : SUL supprimé temporairement (jusqu'en septembre 2015) en raison des travaux et du danger généré par ceux-ci, cyclistes empruntant le sens unique verbalisés.

Le GRACQ demande à la police s'il y a une bonne connaissance du code (possibilité de rouler à deux de front en agglomération, distance de sécurité, ...) au sein de ses agents et si les nouvelles dispositions légales (B22/B23, rue cyclable, ...) sont bien relayées. Ces dernières sont communiquées via l'intranet et lors des réunions internes.

4.2. Actions de la police visant à réduire le nombre d'infractions

Deux fois par an, un mois durant, la police a pour thème spécifique les **infractions des et à l'encontre des usagers fiables** (piétons, cyclistes). Il y a une vigilance accrue des agents durant cette période. Une campagne similaire a aussi lieu sur les **infractions liées au GSM au volant**. En revanche, ces dernières sont moins poursuivies par le parquet qui assure un suivi seulement si les conducteurs sont clairement identifiés.

La police a pour principe de faire cohabiter cyclistes et autres usagers et doit rester objective. Si elle estime qu'il y a danger pour les cyclistes, elle leur en restreindra l'accès (cf. suppression du SUL à la rue de la Tulipe). Pour la sensibilisation, elle estime qu'il pourrait être opportun de recourir à des mises en situation, à l'instar des simulations d'accident de voiture sans port de ceinture. Le GRACQ rappelle que des projets similaires existent pour le vélo tels que la vidéo [Brussels Bike Jungle](#) et [Vélodossier](#), un dossier interactif imposant la création de pistes cyclables à Bruxelles.

Les gardiens de la paix sont également actifs en termes de **prévention**, participant à des projets de sensibilisation auprès des écoles et à Vélocafiets, une action visant à récompenser les cyclistes en hiver tout en les sensibilisant au code de la route et au vol de vélos.

4.3. Propositions du GRACQ

Le GRACQ regrette que la commune n'ait plus réitéré ses actions d'éducation à l'école, notamment par le biais du brevet du cycliste.

M. Frénot informe que des **projets de sensibilisation auprès des écoles** sont en cours, en collaboration avec la commune et les gardiens de la paix, via des balades à vélos. La police est également active, organisant des séances d'information avec parcours à vélo dans les cours d'école et/ou en certains endroits ou occasions (sensibilisation au code de la route).

Le GRACQ, lui, distribue à Pâques et à Saint Nicolas des chocolats aux cyclistes qui bravent les conditions hivernales. Il en profite pour les sensibiliser au code de la route, notamment via l'action éclairage qui consistait l'an dernier à distribuer un bon de réduction pour l'achat d'éclairage aux cyclistes mal ou non éclairés. Envisager une collaboration avec la police qui serait présente pour dispenser ses conseils et rappeler les règles du code de la route ?

5. Divers

5.1. Mise en place d'une patrouille à vélo à Ixelles

Le GRACQ rappelle les impacts positifs liés à la présence d'une brigade cycliste : effet de proximité avec les citoyens, meilleure considération à l'égard des cyclistes, meilleure répression des infractions, ...

Une brigade cycliste est active à Ixelles, du côté du quartier européen. La police d'Ixelles possède bien des vélos mais ne prévoit pas de mettre en place une patrouille à vélo, évoquant des ressources humaines restreintes, la difficulté de motiver les policiers de sortir à vélo par mauvais temps, le fait qu'il faut être sportif et le fait que la patrouille vélo du centre-ville a une mauvaise réputation au sein de la police d'Ixelles en raison de son action trop répressive (elle émettrait « trop de PV »).

5.2. Stationnement vélos de courte durée

Dès qu'il y a de l'espace hors voirie, il est étudié la possibilité d'y installer des arceaux à vélos, préférentiellement installés en certains endroits stratégiques.

Pour éviter le stationnement (interdit) dans les 5 mètres précédant un passage pour piétons, on pourrait y installer des arceaux vélos. Le GRACQ pourrait appuyer cette proposition et la relayer vers les niveaux de pouvoirs concernés.

5.3. Dossier ICR

Le GRACQ a relevé l'ensemble des points noirs figurant sur les itinéraires cyclables régionaux (ICR) de la commune et a transmis son dossier aux autorités compétentes, régionales et communales.

5.4. Sens uniques limités (SUL)

La police influence la suppression des SUL lorsqu'elle estime qu'il y a danger pour les usagers. Ce fut le cas à la rue de la Tulipe dont le SUL fut supprimé (malgré le fait que la police n'ait pas de souvenir d'accidents avec des cyclistes venant en contre-sens).

M. Meert s'est déclaré volontaire à relayer des informations relative à des panneaux SUL manquants au service compétent (exemples :rue de l'Industrie rue de Paris et place Fernand Cocq devant la maison communale), ainsi que des informations sur des endroits perçus comme dangereux par des cyclistes (par exemple parking en épi et panneau publicitaire bloquant la vue sur les voitures venant de droite devant le n° 14 de la place Stéphanie)

Suivi du GRACQ

1. Signaler à la police, aux gardiens de la paix et à la commune :
 - a. Les endroits où le stationnement sauvage est problématique, en ce compris plage horaire
 - b. Les endroits où des panneaux SUL sont manquants
 - c. Les endroits dangereux
2. Décider si l'on souhaite associer la police et/ou les gardiens de la paix aux actions éclairage, Pâques, etc.
3. Proposer des rencontres sur une base régulière (bisannuelle ?)

Rédaction du PV : Pauline de Wouters et Annika Lenz (GRACQ d'Ixelles)