

# Prison : l'application fait craindre le pire



« seulement » 500 détenus : « C'est parce qu'il est prévu que Saint-Gilles se vide pour arriver à 250 et que ce soit fermé en 2024 », poursuit ce directeur de prison. « Dire qu'il y a 580 places théoriques est faux puisqu'on ne remplira normalement plus les cellules vides, mais cela permet de faire baisser artificiellement le taux de surpopulation. »

## Des maisons de détention trop peu nombreuses

Les dépassements de capacité les plus importants sont enregistrés à Anvers (283 détenus excédentaires), Bruges (208) et Lantin (155), et désormais la Direction générale des établissements pénitentiaires comptabilise, dans ses chiffres, les « matelas au sol » destinés aux détenus qui n'ont pas trouvé de lit, même superposé. Ils sont au nombre de 142 actuellement. « Les maisons de détention sont présentées comme la réponse au raz-de-marée annoncé », poursuit Vincent Spronck. « C'est une super idée, mais les riverains s'y opposent et trois ans après le lancement de cette initiative, il n'y en a aucune en Wallonie, une à Courtrai - ville du ministre - et une à Bruxelles dans l'ancien Berkendael. Au total, c'est une capacité de 114 détenus pour une occupation actuelle de 34. Et nous avons compté que dans six mois, ce seront

**Les dépassements de capacité les plus importants sont enregistrés à Anvers, Bruges et Lantin.** © BELGA

150 détenus par mois qui entreront en plus en prison rien que pour Bruxelles et la Wallonie. En moins d'un mois, les 114 places seront ratiboisées ! La surpopulation, c'est pas de place, pas de lits, pas d'encadrement. La Belgique est déjà épinglée en Europe en matière de maladies mentales en prison, de surpopulation, de taux de récidive. Et on veut encore faire pire ? C'est de la maltraitance organisée par l'Etat... On tire la sonnette d'alarme et on ne nous écoute pas. »

Marc Brisly, directeur de la prison de Lantin, évoque aussi une catastrophe annoncée : « En maison d'arrêt, chez nous, ils sont actuellement 480 environ, et on monte à 520-550 hors période de vacances », explique-t-il. « La capacité est de 342, dont une cinquantaine d'internés qui attendent une place en défense sociale, sans parler de la centaine de cas psychiatriques qui ont besoin de soins et qui sont incarcérés dans des ailes normales. Puis il y a les toxicomanes ; ceux qui font les plus fortes crises de manque doivent rester en cellule seuls car personne ne les supporte. Ça réduit encore le nombre de cellules disponibles en maison d'arrêt. C'est un vrai casse-tête et on se retrouve face à des cas vraiment dramatiques. Avec plus de détenus, ce sera pire encore. Sur le plan matériel, il va aussi nous manquer de couverts, de coussins... sans parler de la salle de visite, trop petite. Si nos prévisions négatives se confirment, ça va être très dur. » Le surcroît de travail est également craint : « La capacité du personnel est tout juste à la limite du cadre rationalisé, et aucun renfort n'assortit l'entrée en vigueur de la réforme », déplore Marc Brisly. « Pour les agents pénitentiaires, les greffiers, le service entrée... ce sera plus de travail, et c'est beaucoup d'incertitudes. »

Le ministre de la Justice Vincent Van Quickenborne (Open VLD) avait reconnu, dans *Le Soir* (8 avril 2021) en annonçant cette mise en œuvre, des difficultés sur le court terme : « Cela mettra de la pression sur le système pénitentiaire et je crains que le nombre de détenus augmente un peu durant les quelques années à venir. Mais si nous voulons diminuer l'inflation de peine, nous devons passer par là », avait-il affirmé. « Le réel impact de la réforme ne sera mesurable qu'après quelques semaines, voire mois après l'entrée en vigueur, le temps que le délai d'appel soit passé, que les billets d'écras soient rédigés... ». On sera alors, relève Vincent Spronck, en affaires courantes.

## Les prisons belges les plus surpeuplées

Prison	Capacité théorique de la prison	Nombre de personnes détenues en dépassement de la capacité théorique	Augmentation
Prison de Dinant	32	26	+ 81,3%
Prison de Malines	84	57	+ 67,9%
Prison d'Anvers	439	283	+ 64,5%
Prison de Gand	299	146	+ 48,8%
Prison d'Audenarde	132	60	+ 45,5%
Prison d'Hasselt	450	153	+ 34,0%
Complexe pénitentiaire de Bruges	626	208	+ 33,2%
Prison de Huy	64	20	+ 31,3%
Prison de Louvain secondaire	149	42	+ 28,2%
Prison de Mons	307	76	+ 24,8%
Prison de Nivelles	192	45	+ 23,4%
Prison de Lantin	694	155	+ 22,3%
Prison de Tournai	183	33	+ 18,0%
Prison de Turnhout	269	36	+ 13,4%
Prison de Marche-en-Famenne	334	20	+ 6,0%

Source : DG établissements pénitentiaires/SPF Justice

## Nouveau code pénal

Par ailleurs, des « efforts considérables » sont menés pour recruter du personnel pénitentiaire, expose-t-on au cabinet du ministre où, comme dans d'autres secteurs, on déplore l'insuffisance du nombre de candidats. On y rappelle également que le projet de loi de nouveau code pénal, « prévoit la suppression de l'emprisonnement pour un grand nombre d'infractions » (NDLR : le Parlement devrait se pencher sur le livre 1 dès octobre). Quant au nombre d'internés qui augmente (ils sont environ 850 dans les prisons belges), la cause de cette tendance fait l'objet d'analyse et il est possible que les procureurs et les juges s'orientent vers cette option « en raison d'une offre de soins plus importante », poursuit le cabinet en ajoutant que d'ici l'automne, la Santé publique étendra le circuit de soins existant d'environ 324 places pour les internés. Pour les internés en prison, 166 soignants supplémentaires sont aussi en phase de recrutement.

## MOBILITÉ

# Les gros véhicules font peser une menace croissante sur nos routes

Une étude de Vias établit que les occupants d'une petite citadine courent environ trois fois plus de risques de subir des lésions graves en cas de collision avec un SUV de deux tonnes qu'avec une citadine de masse similaire.



BENOÎT JULY

**L'augmentation du nombre de véhicules lourds est une menace pour la sécurité routière.** © ZUMAPRESS.COM

On le pressentait mais ce n'était pas encore aussi clairement objectif : la multiplication sur nos routes de véhicules de plus en plus lourds et imposants constitue une menace pour la sécurité routière. Non pas pour les occupants de ces véhicules, qui sont mieux protégés que jamais, mais pour les autres usagers de la route.

Ce constat, c'est Vias, l'ex-Institut belge pour la sécurité routière, qui le pose après avoir étudié les accidents survenus entre 2017 et 2021 - soit une base de données concernant 300.000 passagers de voiture et usagers vulnérables (cyclistes, piétons...). Cette étude dite « Carsafe » a analysé l'impact des caractéristiques d'une voiture sur la gravité des blessures subies par ses occupants, les occupants de l'autre voiture et les usagers vulnérables.

L'étude expose l'exemple d'une collision entre une voiture de 1.600 kg et une voiture plus légère, pesant 1.300 kg. Le risque de blessures mortelles diminue statistiquement de 50 % pour les occupants de la voiture la plus lourde mais augmente de près de 80 % pour les occupants de la voiture plus légère. « Si on prend deux voitures aux caractéristiques radicalement différentes, à savoir une petite citadine d'environ 1.000 kg et un SUV de 2.000 kg, les occupants du véhicule léger courent environ trois fois plus de risques de subir des lésions graves que lorsque les deux véhicules ont une masse similaire », affirme cette étude.

La puissance du véhicule constitue également un facteur aggravant - puissance et masse étant d'ailleurs souvent liées. Les occupants d'une voiture ayant une puissance de 50 kW plus élevée qu'un autre véhicule courent 65 % de risques en moins de subir des lésions mortelles que les occupants de cet autre véhicule. En revanche, les occupants d'une voiture heurtée par un véhicule d'une puissance supérieure de 50 kW à la moyenne courent... 125 % de risques en plus de subir des lésions mortelles.

Le risque de blessures graves aug-

mente enfin avec l'âge du véhicule, de l'ordre de 60 % pour les occupants d'une voiture âgée de plus de 12 ans par rapport à ceux d'une voiture ayant moins de trois ans.

## Des capots dangereux pour les cyclistes et les piétons

Quant à la hauteur du capot, c'est essentiellement vis-à-vis de la sécurité des usagers vulnérables qu'elle pose problème. « Un piéton ou un cycliste heurté par une voiture dont le capot est situé à 90 cm de hauteur court un risque de blessures mortelles 30 % plus élevé que s'il est heurté par un véhicule dont le capot est 10 cm plus bas », expose Benoît Godart, porte-parole de Vias. Dans la ligne de mire, outre les SUV qui se généralisent, figurent clairement les pick-up : pour un piéton ou un cycliste heurté par ce type de véhicule, le risque de blessures graves augmente de 90 %, celui de blessures mortelles de près de 200 %.



*Un piéton ou un cycliste heurté par une voiture dont le capot est situé à 90 cm de hauteur court un risque de blessures mortelles 30 % plus élevé que s'il est heurté par un véhicule dont le capot est 10 cm plus bas*

Benoît Godart

Porte-parole de Vias



« Bien sûr, l'accroissement de la masse des voitures s'explique en partie par la présence massive des aides à la conduite, mais également par un confort accru, une isolation acoustique plus importante et des piliers de carrosserie de plus en plus épais », conclut l'étude, mais « il est indispensable de freiner cette augmentation, de tendre vers un parc plus homogène et de mieux protéger les usagers vulnérables. »

Comment y parvenir ? « C'est l'Europe qui détermine les normes qui doivent être respectées par les constructeurs automobiles. Elle doit pousser ceux-ci à construire des véhicules plus petits, y compris électriques », estime Georges Gilkinet, ministre fédéral de la Mobilité (Écolo) qui souligne qu'il faut aussi « encourager l'utilisation de véhicules plus petits, parce qu'ils sont moins chers, moins dangereux, qu'ils consomment moins de carburant et sont donc plus intéressants à l'utilisation. »