

**QUESTION ORALE DE MME AHALLOUCH À
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LES CONSTATS À
TIRER DES DERNIÈRES STATISTIQUES EN
MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE »**

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LE NOMBRE
D'ACCIDENTS ROUTIERS EN 2019 »**

**QUESTION ORALE DE M. AGACHE À
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LE BAROMÈTRE
VIAS 2019 DES ACCIDENTS DE LA ROUTE »**

**QUESTION ORALE DE MME BERNARD À
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LES CHIFFRES
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2019 DE VIAS »**

(Suite)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière de :

- Mme Ahallouch, sur « les constats à tirer des dernières statistiques en matière de sécurité routière » ;
- Mme Galant, sur « le nombre d'accidents routiers en 2019 » ;
- M. Agache, sur « le baromètre Vias 2019 des accidents de la route » ;
- Mme Bernard, sur « les chiffres de la sécurité routière 2019 de Vias ».

Il semble que le système ait ressuscité, merci aux techniciens du parlement qui sont parvenus à relancer la machine.

Désolé, Mme Ahallouch, vous avez été coupée en plein envol.

Le système a planté en plein milieu de votre question. Je ne sais plus où vous en étiez, je ne sais pas à quel moment vous vous êtes rendu compte que vous n'étiez plus à l'antenne, si je puis dire.

Mme Ahallouch (PS). – Je ne me suis rendu compte de rien.

M. le Président. – Vous aviez déjà nettement avancé dans votre question. On ne va peut-être pas tout reprendre.

Reprenez aux questions proprement dites, vous étiez dans les développements, peut-être les questions ?

La parole est à Mme Ahallouch.

Mme Ahallouch (PS). – Le problème c'est que les questions viennent après le développement et que j'ai un paragraphe en question. Écoutez, je ne vais pas reprendre depuis le début, je vais reprendre avec les chiffres que j'ai.

M. le Président. – Il y avait bien deux minutes que vous étiez occupée sinon vous reprenez tout depuis le début finalement.

Mme Ahallouch (PS). – Non, je vais partir sur les accidents corporels.

Je reprends, Madame la Ministre.

Plus inquiétant : 57 % des accidents corporels en Wallonie surviennent dans une zone à 50 kilomètres par heure, signe sans doute d'une vitesse non adaptée de la part des automobilistes.

On vous sait active dans le déploiement des radars en Wallonie, n'y a-t-il pas également d'autres projets prévus avec votre collègue en charge des Infrastructures pour sécuriser certaines routes régionales au-delà du déplacement de radars, mais plutôt par des aménagements de voiries. Des changements sont-ils prévus en la matière ?

Enfin, la tranche 19-24 ans connaît une augmentation inquiétante du nombre de tués de +33 % entre 2018 et 2019, que comptez-vous mettre en place en matière de prévention auprès des jeunes pour inverser cette tendance ?

M. le Président. – Merci, Mme Ahallouch, pour votre souplesse.

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). – Madame la Ministre, l'institut Vias, en charge de la sécurité routière, a bouclé son étude statistique des accidents en 2019.

On y apprend qu'en 2019, 646 personnes ont perdu la vie sur la route. Parmi elles, 144 étaient des usagers d'une voiture dans un accident où personne d'autre

n'était impliqué. C'est un peu moins d'une victime sur quatre.

Le deuxième cas le plus fréquent de décès est la collision entre deux véhicules : 67 tués. Viennent ensuite les piétons fauchés par une voiture : 61 tués. En quatrième position, on trouve les collisions entre une voiture et un camion : 47 tués, juste devant les motards sans opposant avec 43 tués et les motards heurtés par des voitures avec 40 tués. Par ailleurs, 34 cyclistes ont payé de leur vie le fait d'avoir croisé une voiture et 24 sont morts sans qu'une tierce partie ne soit impliquée.

Données particulièrement interpellantes, Madame la Ministre, l'augmentation spectaculaire des accidents de vélos électriques. Vingt-sept cyclistes sont décédés alors qu'ils circulaient sur un vélo électrique et 1 811 autres ont été blessés.

Par contre, en 2019, Vias a observé un recul de 14 % des accidents avec la circonstance aggravante d'un défaut d'assurance. La baisse est de 30,4 % entre 2010 et l'année précédente 2020.

Avez-vous pris connaissance de ces données ?

Quelle est votre position ? Quels sont vos points d'attention par rapport à tous ces chiffres ?

Une augmentation importante des accidents liés à la conduite des vélos électriques a été constatée. N'est-il pas souhaitable de recommander, voire de rendre obligatoire, le port du casque pour les conducteurs de vélos électriques comme c'est déjà l'usage pour les speed pedelec ?

M. le Président. – La parole est à M. Agache pour poser sa question.

M. Agache (Ecolo). – Madame la Ministre, l'institut Vias a publié les statistiques d'accidents de la route pour l'ensemble de l'année 2019.

Si l'on peut se réjouir d'une diminution du nombre total d'accidents corporels et de blessés sur nos routes, une augmentation du nombre de tués est à déplorer, principalement dans les Provinces de Hainaut et de Luxembourg.

D'autre part, une très forte croissance des accidents impliquant des vélos électriques est également constatée ces dernières années.

Quelle est votre analyse de la situation ?

Quelles mesures avez-vous mises en œuvre pour diminuer le nombre de tués, particulièrement en Provinces de Hainaut et de Luxembourg ?

L'augmentation du nombre d'accidents impliquant un vélo électrique est-elle plus importante que l'augmentation de l'usage de ce type de moyen de

déplacement ? On sait que ces dernières années cela s'est popularisé de manière très importante. Quelles mesures comptez-vous mettre en œuvre pour enrayer cette croissance inquiétante d'accidents ? D'avance, je vous remercie pour vos réponses.

M. le Président. – La parole est à Mme Bernard pour poser sa question.

Mme Bernard (PTB). – Madame la Ministre, chers collègues, bonjour et à mon tour de vous présenter mes meilleurs vœux pour cette année 2021.

En ce qui concerne le rapport publié par Vias sur la sécurité routière, les constats sont les mêmes que mes collègues viennent de faire.

Six cent quarante-six personnes ont perdu la vie sur la route en 2019. Cent quarante-quatre étaient des usagers à bord d'une voiture dans un accident où personne d'autre n'était impliqué.

Dans son rapport statistique, Vias établit une matrice des collisions selon les victimes et leurs opposants impliqués dans des accidents mortels. Le deuxième cas le plus fréquent est la collision entre deux voitures, ensuite les piétons et, enfin, les collisions entre voitures et camions qui ont causé 47 décès.

Comme les collègues l'ont relevé, un chiffre interpellant est le nombre de cyclistes décédés : 27 sont décédés alors qu'ils circulaient sur un vélo électrique.

Par rapport à l'ensemble de ces statistiques, travaillez-vous avec Vias pour en tirer des propositions d'aménagements routiers à faire pour diminuer l'ensemble des accidents et des décès sur la route ?

Plus spécifiquement par rapport aux cyclistes, la Région a récemment dégagé des fonds pour des aménagements disponibles pour les cyclistes.

Quel est votre jugement sur la qualité des aménagements actuels et leur capacité réelle à protéger les cyclistes ? Qu'allez-vous mettre en place, en collaboration avec votre collègue en charge de la Mobilité, M. Henry, pour que les nouveaux aménagements protègent au mieux les cyclistes et plus particulièrement ceux qui sont sur les vélos électriques ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre De Bue.

Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. – Mesdames et Monsieur les Députés, les chiffres que vous avez cités, issus du rapport Vias, concernent l'année 2019. Clairement, c'était une mauvaise année sur le plan de la

sécurité routière puisque la circulation a fait 7 % de morts en plus. Par rapport à 2018, on constate toutefois une baisse de 2 % du nombre d'accidents, -3,5 % de blessés légers et -1 % de blessés graves.

Personnellement, je pointe que, en Wallonie, 30 % de l'ensemble de ces personnes décédées ont perdu la vie dans un accident de type voiture seule en cause. Cela montre l'importance du traitement des obstacles en bord de route. Je sais que le SPW y travaille depuis 10 ans.

La situation s'est nettement améliorée, mais ces enjeux restent importants et il faut continuer à travailler dans ce domaine. C'est d'ailleurs une des recommandations des États généraux de la sécurité routière.

À propos des augmentations du nombre de tués en provinces de Hainaut et de Luxembourg, pointées par M. Agache, les deux provinces présentent en effet de mauvais résultats en 2019 en ce qui concerne les tués et les blessés graves. Pourtant, dans les deux provinces, le nombre d'accidents corporels a diminué. Les accidents enregistrés en 2019 ont donc été plus graves sans réelle explication.

Concernant la question de Mme Ahallouch sur les poids lourds, le contrôle, tant des poids lourds que des automobilistes, s'inscrit dans une tendance de renforcement des contrôles tel que nous l'envisageons au niveau de la politique de sécurité routière, comme l'ont encore confirmé les États généraux.

Concentrons-nous à présent sur les cyclistes.

Vous avez en effet toutes et tous également pointé l'augmentation des accidents impliquant des vélos électriques.

Permettez-moi tout d'abord d'attirer votre attention sur le fait que, étant donné la grande différence de pratique cycliste entre les Régions, les chiffres belges que vous citez reflètent surtout la réalité flamande. Parmi les 27 cyclistes en vélo électrique tués en Belgique en 2019, deux l'ont été en Wallonie.

Seuls 3 % des accidents corporels impliquant un vélo électrique en Belgique sont enregistrés en Wallonie. Seuls 9 % des accidents corporels impliquant un vélo musculaire en Belgique sont enregistrés en Wallonie.

Bien qu'en nombres très réduits par rapport à la Flandre, les accidents de vélo augmentent néanmoins significativement en Wallonie ces dernières années : +20 % en 2 ou 3 ans.

La part des vélos électriques dans les accidents de vélos est toujours très faible, avec 6 % recensés.

L'augmentation des accidents et des victimes à vélo correspond bien à une augmentation de l'usage.

Selon une enquête de l'AWSR, environ 10 % des Wallons ont utilisé un vélo une à plusieurs fois par semaine en 2020 alors qu'ils n'étaient que 5 % en 2015. En 2019, environ un cycliste sur cinq utilisait parfois un vélo électrique. Toutefois, cette proportion va certainement augmenter, comme en témoignent les ventes de vélo neuf parmi lesquelles environ la moitié sont des vélos électriques. Il faut anticiper les risques liés à cette pratique.

Concernant le port du casque pour les vélos électriques, je vous confirme, Mesdames Ahallouch et Galant, que le port du casque est obligatoire pour les speed pedelecs également, comme vous l'avez signalé. Les conducteurs et passagers de speed pedelecs ont toutefois le choix entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo. Rappelons que les speed pedelecs sont des vélos électriques pouvant dépasser les 25 kilomètres par heure. Ils sont assimilés à des cyclomoteurs, tout en constituant une catégorie spécifique.

Quant aux vélos musculaires et aux vélos à assistance électrique de moindre puissance, limitée à 25 kilomètres par heure, le port du casque n'est pas obligatoire, mais indiscutablement recommandé et plébiscité par les citoyens lors de la consultation citoyenne, et ce particulièrement pour les personnes les plus vulnérables ou la pratique sportive. En effet, le casque diminue les lésions en cas de choc crânien. Or, les accidents de vélo engendrent essentiellement des lésions aux mains, aux bras et à la tête. Cet élément, comme je l'ai signalé, a été soutenu dans la consultation citoyenne menée au niveau des États généraux de la sécurité routière.

Permettez-moi de vous rappeler que la décision de rendre le port du casque obligatoire appartient au législateur fédéral. Les Régions seront bien évidemment consultées en la matière. À titre personnel, j'y suis favorable.

Quant à la prévention, les campagnes de sensibilisation menées par l'AWSR font systématiquement l'objet de relais sur les réseaux sociaux afin de toucher les plus jeunes et de les sensibiliser aux risques liés à l'insécurité routière.

Au travers de ce volet digital plus ciblé, les messages sont davantage adaptés aux différents utilisateurs dans le souci d'avoir plus d'impact sur la conscientisation aux risques, voire en suscitant une adhésion plus forte via un concours, comme le quiz de la route.

J'en profite également pour faire référence aux nombreuses actions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles, notamment le brevet du cycliste en primaire et les animations en secondaire que je souhaite intensifier.

À la suite des États généraux de la sécurité routière qui se sont tenus le 1er décembre dernier, je vais naturellement adapter mes priorités et mes actions que je détaillerai prochainement en commission. Dans mon plan d'actions, je porterai une attention toute particulière à la protection des usagers de mode doux et à la notion du partage de la route, poursuivant l'objectif d'allier plus de mobilité douce et plus de sécurité.

Cela signifie :

- encourager les zones à vitesse réduite dans les villes et villages de Wallonie et améliorer la visibilité de ces usagers ;
- renforcer la sensibilisation et les formations en y incluant les nouveaux modes de déplacement. Je pense notamment au continuum pédagogique en milieu scolaire et le principe de brevet du cycliste ;
- créer un pôle d'expertise wallon sur les circonstances et les causes des accidents de la route pour mieux comprendre et agir sur les causes des accidents. Cela comprend une analyse détaillée des accidents des cyclistes.

Toutefois, un point important est la qualité de l'infrastructure pour faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes et plus largement les usagers vulnérables, comme le signalait plus particulièrement Mme Bernard. Ce point de la qualité de l'infrastructure cyclable est régulièrement pointé, comme cela a été le cas dans la consultation citoyenne dans le cadre des États généraux de la sécurité routière.

En cette matière, comme dans d'autres, nous y travaillerons avec mon collègue M. le Ministre Henry.

Ne négligeons pas également la révision du Code de la route. En effet, non seulement, une rédaction réorganisée permettrait de rendre sa lecture plus abordable à tous, mais plusieurs dispositions doivent être prises ou modifiées en faveur des modes doux. Nous avons pu aborder le dossier de révision du Code de la route avec le ministre fédéral en charge de la matière, M. Georges Gilkinet.

Pour terminer mon intervention, je soulignerai la présence des deux ministres de la Mobilité, tant fédéral que wallon, aux États généraux de la sécurité routière qui témoignent de la volonté de travailler dans le même sens.

En effet, la collaboration entre tous les acteurs est indispensable et fondamentale si nous voulons atteindre nos ambitieux objectifs de réduction des victimes de la route.

J'espère que nous sommes tous toujours connectés. Je constate que oui. Je vous remercie pour votre attention.

M. le Président. – La parole est à Mme Ahallouch.

Mme Ahallouch (PS). – Merci, Madame la Ministre, pour vos éléments de réponse.

C’était important de rappeler le contexte des accidents de vélos qui concernent principalement la Flandre. Je pense que c’était important de rappeler qu’avec l’augmentation de l’utilisation du vélo, la Wallonie est également concernée par cette augmentation des usagers de la route qui utilisent le vélo.

Écoutez, on sera attentif à la situation. Je n’ai pas eu de réponse concernant les tués parmi la tranche de 19-24 ans. On aura l’occasion de revenir là-dessus plus spécifiquement. Je crois fondamentalement aux campagnes de sensibilisation.

Je ne sais pas si quelqu’un me comprend ?

M. le Président. – On vous écoute, Madame Ahallouch.

Mme Ahallouch (PS). – D’accord, on va y arriver.

Je pense en effet comme vous que ce qui est important, c’est d’avoir l’adhésion du grand public. Je vous remercie.

M. le Président. – La parole est à Mme Galant.

Mme Galant (MR). – Merci, Madame la Ministre, pour votre réponse complète comme toujours. Les points de sensibilisation auxquels vous allez veiller, à savoir la protection des usagers doux et le partage de la route. Nous reviendrons sans doute vers vous quand vous viendrez avec des propositions.

Par rapport au port du masque, du casque pardon...

(Rires)

Par rapport au port du casque pour les vélos électriques, même s’ils sont de moindre vitesse, en dessous des 25 kilomètres par heure, c’est vrai qu’aujourd’hui, on est à une recommandation. On devra vraiment réfléchir pour voir si l’on ne doit pas arriver à une obligation, parce que quand on voit un vélo normal, quand vous n’avez pas de casque, les conséquences peuvent être dramatiques. L’obligation du port du casque pour tous les vélos serait une bonne chose pour la sécurité de l’ensemble des concitoyens, en tout cas y réfléchir et avoir peut-être l’avis de différents spécialistes.

Je vous remercie encore, Madame, pour l’ensemble de vos réponses.

M. le Président. – La parole est à M. Agache.

M. Agache (Ecolo). – Je remercie Mme la Ministre pour ses nombreuses réponses bien complètes. Je note que l’on n’a pas d’explication a priori sur le nombre important de tués spécifiquement en Provinces de

Luxembourg et de Hainaut, mais vous avez dit que vous comptez mettre en place un mécanisme d’analyse plus fine de ces statistiques. On aura peut-être à ce moment-là, dans les mois qui viennent, une confirmation. C’était peut-être simplement pas de chance, une année comme cela avec une statistique mauvaise. On verra. J’espère que c’est effectivement le cas.

Je note aussi votre volontarisme, ainsi que celui du ministre fédéral de la Mobilité pour accélérer la révision du Code de la route. Je pense que ce sera une très, très bonne chose pour favoriser la mobilité douce.

M. le Président. – La parole est à Mme Bernard.

Mme Bernard (PTB). – Merci à Mme la Ministre pour sa réponse qui a permis de survoler l’ensemble des questions posées par les collègues. C’était très complet.

Je note la volonté de mettre en route toute une série d’initiatives et de chantiers suite aux États généraux de la sécurité routière.

Je pense que cela va effectivement dans le bon sens. On sait qu’en matière de cyclisme suite à la crise Covid, il y a de plus en plus de personnes qui ont acheté un vélo qu’il soit électrique ou pas et qu’il y a donc vraiment une attention particulière à porter à ces usagers de plus en plus nombreux.

Jusqu’à présent le chantier ne fait que de démarrer, c’est ce que j’ai cru comprendre dans votre réponse et donc évidemment, il faudra rester attentif à ce qui va concrètement être proposé et mis en route. Nous aurons donc l’occasion d’en reparler dans les mois qui viennent, je vous remercie beaucoup.