

Question écrite de Stéphane Hazée à Madame Valérie 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

## La sécurité des cyclistes sur les routes wallonnes

### Question écrite du 07/05/2021

L'augmentation de la part modale du vélo prévue par la DPR doit obligatoirement passer par des mesures fortes et structurelles garantissant la sécurité des cyclistes.

En décembre dernier, nous avons pu découvrir avec intérêt, les recommandations des états généraux wallons concernant, en particulier, la sécurité des cyclistes. Parmi celles-ci nous pouvons citer :

- l'intensification de la mise en zone 30 ou 20 km/h en agglomération ;
- l'intensification de l'entretien des pistes cyclables ;
- l'autorisation des enfants sur les trottoirs à vélo jusqu'à 12 ans ;
- l'interdiction des cyclomoteurs sur les pistes cyclables ;
- l'analyse des accidents impliquant les cyclistes en vue d'en identifier les causes ;
- et cetera.

Comment Madame la Ministre entend-elle mettre en œuvre au mieux ces différentes recommandations ? Quelle est sa stratégie en la matière ?

Dispose-t-elle d'un calendrier précis pour l'implémentation de ces recommandations ?

Sur l'enjeu des statistiques, elle m'indiquait en novembre dernier qu'elle envisageait l'adoption d'un projet de décret visant l'enquête et l'analyse des accidents impliquant les cyclistes.

Quel est l'état de ses réflexions quant à ce futur projet de décret ?

A-t-elle entrepris des rencontres à ce sujet ?

### Réponse de la Mmistre - 01/06/2021

Depuis la crise sanitaire, la mobilité a changé : le trafic n'est plus aussi dense et les usagers de la route se sont diversifiés au profit des deux roues et des piétons.

Cela participe aux objectifs de la DPR visant à augmenter la part modale du vélo.

Cette augmentation doit effectivement passer par des mesures fortes et structurelles garantissant la sécurité des cyclistes.

Les états généraux wallons de la sécurité routière (EGSR) ont réfléchi aux moyens

d'atteindre les objectifs du Gouvernement en termes de sécurité routière sur base de plusieurs thématiques.

La sécurité des cyclistes était un facteur d'attention des groupes de travail et de la consultation citoyenne.

La réflexion a conduit à plusieurs recommandations en la matière telles que celles énumérées dans la question.

L'ensemble de ces recommandations s'articule autour de la notion de partage de la route.

Il s'agit de ne pas se comporter uniquement comme un piéton lorsque nous marchons, comme un cycliste lorsque nous pédalons ou comme un automobiliste lorsque nous circulons en voiture.

Il s'agit de devenir les usagers d'une route partagée, conscients des réalités et des dangers de chaque mode de déplacement et bienveillants envers les autres.

Cette notion est essentielle pour diminuer l'insécurité routière et le nombre de victimes sur le réseau routier wallon.

C'est pourquoi elle se trouve au centre des 10 mesures prioritaires pour la sécurité en Wallonie que j'ai développées à l'issue des États généraux de la sécurité routière.

Sur cette base, le fait de favoriser des zones avec une vitesse apaisée où les cyclistes et le trafic motorisé peuvent partager la route avec plus de sécurité constitue une de mes mesures phares.

Les statistiques 2019 indiquent que 78 % des accidents corporels impliquant un cycliste sont produits en agglomération.

J'ai donc priorisé le fait de réduire la vitesse de circulation dans certaines zones en agglomération en intensifiant la mise en place localisée de zones 30 ou 20 km/h, cela dans le souci de protection des usagers vulnérables tels que les cyclistes.

En pratique, l'établissement d'un répertoire, via une cartographie des zones 30 existantes est requis afin de disposer d'un indicateur. Cette cartographie est prévue pour 2022.

En outre, compte tenu du fait que les cyclistes sont aussi fréquemment des élèves sur le chemin de l'école, un focus particulier est établi sur les abords-écoles.

Cela se traduira, dès septembre prochain, pour quelques écoles pilotes, par un marquage coloré visant leur visibilité. Ce projet sera poursuivi les années suivantes.

Lorsque la vitesse du trafic motorisé est élevée, la création de cheminements vélos sécurisés telles que des bandes cyclables séparées sera préférée.

Je veille aussi à promouvoir les Vélobus et les Pédibus afin d'encadrer des déplacements sûrs vers et au départ de l'école, notamment via l'octroi de subventions aux ASBL et communes qui organisent ce type particulier de ramassage scolaire sans moteur.

Le Vélobus se décrit comme un système gratuit d'accompagnement des enfants à vélo vers l'école sous la surveillance d'adultes formés.

J'espère que l'appel à projets lancé en mars dernier en matière d'éducation à la mobilité et à la sécurité routière en milieu scolaire à destination des ASBL et Communes comportera des projets de ce type qui pourront se développer dès la rentrée scolaire prochaine. L'organisation de Pédibus et de Vélobus sera également mise en relation avec la réflexion sur les zones abords écoles.

Je prévois également de rendre les traversées plus sûres pour les usagers doux en réduisant les masques de visibilité à proximité des passages pour piétons.

D'autres recommandations comme l'autorisation des enfants sur les trottoirs à vélo jusqu'à 12 ans ou l'interdiction des cyclomoteurs sur les pistes cyclables relèvent du code de la route et sont de compétence fédérale. D'autres encore, plus spécifiquement liées aux infrastructures, relèvent quant à elles du domaine de mon collègue, Philippe Henry.

En qualité de Ministre de la Sécurité routière, j'accorde une attention particulière à la sensibilisation. Celle-ci se décline via des campagnes d'affichage ou des communications sur les réseaux sociaux avec un focus sur un domaine particulier, comme par exemple les cyclistes.

La nouvelle campagne de sensibilisation lancée en ce mois de mai par l'AWSR fait la part belle au partage de la route. Elle vise la cohabitation entre les différents usagers de la route qui requiert une vigilance accrue, de tous, pour des trajets plus sûrs. Il est notamment important de conscientiser les automobilistes qui partagent la route avec les modes actifs.

Le rappel du respect de la règle de distance latérale lors du dépassement d'un cycliste qui a fait l'objet d'une campagne spécifique au printemps 2020 est un bel exemple.

Compte tenu du fait que la majorité des victimes cyclistes sont impliquées dans un accident avec une voiture, ce message est en effet primordial en vue d'informer les automobilistes sur les dangers d'un dépassement trop rapproché. La sensibilisation doit également porter vers les cyclistes eux-mêmes afin qu'ils veillent à leur propre sécurité, en portant des éléments de protection et se rendant visibles, principalement dans l'obscurité.

Outre les messages à destination du public, la sensibilisation et la prévention en milieu scolaire sont indispensables.

La formation aux deux-roues se réalise dans le cadre de subventions accordées pour le développement de projets en matière d'éducation à la sécurité routière (EMSR) via différents outils pédagogiques.

Ces formations permettent d'inculquer aux jeunes cyclistes les bonnes pratiques en la matière, celles-ci étant fondamentales pour leur propre sécurité et celle de tous les usagers.

Le brevet du cycliste représente à cet effet une étape clé dans le processus d'apprentissages des déplacements sûrs en vélo en autonomie.

Convaincue de son utilité, j'ai d'ailleurs la volonté d'intensifier le brevet du cycliste dès la rentrée scolaire prochaine afin d'offrir cette formation à des classes supplémentaires.

Ce projet fait partie de la mesure générale visant à renforcer et l'adapter la sensibilisation et les formations dans le cadre d'une stratégie à long terme en vue de créer des usagers responsables.

En ce qui concerne les aspects liés aux statistiques des accidents, je confirme que la création d'un centre de connaissance wallon est envisagée au sein de l'AWSR.

Les accidents de la route sont multifactoriels et liés aux interactions entre l'utilisateur, le véhicule, l'infrastructure et l'environnement.

Le processus d'identification et de compréhension des enchaînements de circonstances menant à l'accident est complexe et nécessite une approche pluridisciplinaire, approfondie et rigoureuse.

En ayant accès aux informations clés issues des professionnels concernés, l'ambition est de pouvoir identifier efficacement, à l'échelle de la Wallonie, les facteurs, les circonstances et les scénarios types d'accident.

Nous en sommes actuellement aux prémices de la réflexion. L'AWSR est chargée d'évaluer les potentialités sur notre territoire en concertation avec les experts concernés.

Ces discussions ont été enclenchées dans le but de définir la méthodologie et les moyens à mettre en place.

Afin d'enrichir les réflexions, des contacts ont été entrepris avec des organismes étrangers ainsi qu'avec des experts nationaux.

Un bureau d'enquête technique existe notamment au Grand-Duché du Luxembourg.

Une rencontre très intéressante a eu lieu et j'ai pu prendre connaissance de leur rapport afin d'avoir une idée de leur travail d'analyse et des résultats.

Sur base de ces différentes concertations, il s'agit de déterminer quel type d'analyse nous envisageons de mettre en place, ce que nous souhaitons en retirer.

Il s'agit également de créer une collaboration avec les services de police et de la justice qui détiennent les informations et données.

Lorsque ces balises seront fixées, le processus législatif pourra être lancé afin de fixer un cadre légal, notamment au niveau de l'accès aux informations.

En conclusion, compte tenu des recommandations des EGSR, il convient de se concentrer sur les causes de l'insécurité et des accidents en vue d'augmenter la sécurité des cyclistes.

L'atteinte de cet objectif passe par :

- des infrastructures soignées et sécurisantes ;
- le respect des limitations de vitesse et des distances de sécurité par les conducteurs de véhicules automobiles,
- l'attention, de la part des cyclistes eux-mêmes, envers leur propre sécurité ;
- la formation et la sensibilisation des usagers ;

Ces éléments seront utilement complétés par le volet contrôle-sanction.

Enfin, l'analyse des accidents peut contribuer à tirer des enseignements et recommandations afin d'éviter que les faits se reproduisent.

En combinant tous ces éléments, nous obtiendrons une prise en compte globale de la sécurité des cyclistes et des modes doux en général.