

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE 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
STATISTIQUES LIÉES À LA NATURE DES
ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CYCLISTES EN
RÉGION WALLONNE »**

**QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA 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
INDICATEURS CONCERNANT LES ACCIDENTS
CORPORELS IMPLIQUANT LES USAGERS DE
MODES DOUX »**

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 :

- M. Hazée, sur « les statistiques liées à la nature des accidents impliquant des cyclistes en Région wallonne » ;
- M. Di Mattia, sur « les indicateurs concernant les accidents corporels impliquant les usagers de modes doux ».

La parole est à M. Hazée pour poser sa question.

M. Hazée (Ecolo). - Madame la Ministre, nous savons que garantir la sécurité des cyclistes constitue un enjeu fondamental dans le cadre d'une politique de

sécurité routière et tenant compte de l'objectif affiché par la DPR d'augmenter la part modale du vélo en Wallonie. En effet, encore beaucoup de citoyens craignent, au moment d'enfourcher leur vélo, pour leur sécurité. Dès lors, il y a ce sentiment que leur sécurité n'est pas totalement assurée sur les routes wallonnes.

Dans ce contexte, disposer de statistiques fiables concernant la nature des accidents corporels impliquant les cyclistes en Région wallonne permettrait d'analyser davantage le phénomène et de prendre les mesures nécessaires, tantôt sur le plan de la sécurité routière, tantôt sur le plan des infrastructures et des aménagements qui peuvent y être effectués.

Bien que nous disposions de chiffres portant sur les accidents impliquant les cyclistes en Wallonie, ceux-ci se limitent au nombre et non à la nature de ceux-ci. Ainsi, comme l'indique le GRACQ sur son site internet, pour cibler et déployer les mesures les plus efficaces, il faudrait disposer d'une analyse des causes des accidents impliquant un vélo en Wallonie. C'est d'ailleurs ce que recommandent les États généraux wallons de la sécurité routière depuis 2017. À ce jour, à ma connaissance, cette analyse n'a pas encore été effectuée. On doit dès lors chercher des pistes d'action dans les informations partielles à notre disposition. Je pense notamment aux coupures de presse. C'est forcément un outil de travail qui a ses limites en termes de méthode ou qui est en tout cas fastidieux en termes de recherche.

En Région Bruxelles-Capitale, l'institut Vias a publié une telle étude en 2017 analysant de manière approfondie les causes et les caractéristiques des accidents impliquant des cyclistes sur les voiries régionales et communales. Cette étude établit notamment une cartographie des lieux accidentogènes, analyse les moments durant lesquels les accidents surviennent et crée une typologie très détaillée des accidents.

Pouvez-vous faire le point sur les statistiques existantes concernant la nature, les causes et les caractéristiques des accidents impliquant les cyclistes en Région wallonne ?

Disposez-vous au sein de vos services de statistiques détaillées ? Si ce n'est pas le cas, ne serait-il pas opportun de commander une étude à ce sujet à l'Agence wallonne pour la sécurité routière ? Le cas échéant, avez-vous pris contact avec l'Agence pour programmer dans les mois qui viennent une telle étude et pour tenir ainsi à jour un tableau de suivi ?

M. le Président. - La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

M. Di Mattia (PS). - Madame la Ministre, le dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias indiquait une très légère baisse du nombre d'accidents corporels impliquant les cyclistes pour le premier trimestre 2020 par rapport à celui de 2019.

Le chiffre de 131 accidents reste toutefois un chiffre très élevé si on le compare aux années précédentes. Si le baromètre compte le nombre d'accidents par type d'utilisateur et par région, il ne nous renseigne cependant pas sur l'emplacement où se sont déroulés ces accidents.

En réalité, aucune statistique officielle ne fait la distinction entre les vélos classiques et les vélos électriques, utilisés pourtant par un Belge sur six désormais, ni plus entre les autres moyens de transport de mobilité douce, qui sont pourtant de plus en plus utilisés, comme les trottinettes électriques, les *hoverboards*, les gyropodes, les monoroues et j'en oublie certainement d'autres.

En 2018, une enquête de Vias expliquait que la grande majorité des accidents impliquant des cyclistes se déroulaient sur des routes dont la vitesse est limitée à 50 kilomètres par heure, autrement dit principalement en agglomération.

Madame la Ministre, j'ai trois questions principales, concernant ces différents points.

N'estimez-vous pas qu'il serait intéressant que les études concernant la sécurité routière, au vu de l'augmentation de l'offre, mais aussi de la demande en matière de mobilité douce, intègrent de nouvelles catégories d'utilisateurs afin d'avoir une vision plus précise des points à améliorer pour assurer la sécurité de tous types d'utilisateurs ?

Beaucoup d'accidents impliquant les cyclistes ou les usagers de mobilité douce impliquent l'utilisateur seul qui se rend souvent de lui-même dans un service de soins et échappe alors aux statistiques classiques. Comment avoir une vision non tronquée de la réalité des usagers de mobilité douce dans ces conditions ? Une adaptation des méthodes pour établir les statistiques est-elle envisagée ?

Par ailleurs, ne serait-il pas également intéressant d'avoir des statistiques plus précises concernant les lieux d'accident ? Il semble que les accidents impliquant les cyclistes se déroulent le plus souvent en agglomération, mais les chiffres datent de 2018.

Des mesures spécifiques à la sécurité des cyclistes en agglomération sont-elles à l'ordre du jour ? Que pouvez-vous entreprendre pour améliorer leur sécurité, sachant que les cyclistes wallons se sentent davantage en insécurité par rapport à nos homologues flamands ?

Enfin, les autres modes de mobilité douce sont aussi principalement utilisés en ville. Ne faudrait-il pas adapter le Code de la route aux nouveaux modes de circulation ? Vias préconise notamment l'interdiction de circuler sur les trottoirs, l'utilisation de vélos fluorescents la nuit.

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. - Messieurs les Députés, comme vous le soulignez, Monsieur Hazée, assurer la sécurité des cyclistes est un enjeu clé de la Politique régionale, tant sur le plan de la sécurité routière, que celui de la mobilité, et ce, d'autant que le nombre de cyclistes est en croissance ces dernières années, et tout particulièrement en cette année 2020.

J'entends et partage votre souci de cerner davantage les enjeux de sécurité des cyclistes afin de pouvoir prendre les mesures les plus adéquates.

À cet égard, sachez que dans le cadre des États généraux wallons de la sécurité routière 2020, un groupe de travail a planché sur le sujet de la sécurité routière en agglomération, avec un point d'attention particulier sur les deux roues et les piétons. Les recommandations des groupes de travail et celles des citoyens seront partagées le 1er décembre prochain. Elles définiront naturellement nos prochaines actions.

Quant aux statistiques disponibles, l'AWSR, comme Vias au demeurant, a accès à la base de données des accidents corporels du SPF Économie, c'est-à-dire Statbel. Celle-ci est constituée sur base des relevés d'accidents effectués par les agents de police lorsqu'ils sont appelés pour constater un accident corporel. Bien qu'incomplète vu qu'un certain nombre de cyclistes n'a pas recours à la police en cas d'accident, elle permet néanmoins de révéler des informations pertinentes quant aux accidents corporels.

De façon non exhaustive, on peut citer :

- les véhicules impliqués ;
- la date et l'heure ;
- la localisation ;
- les conséquences pour les victimes ;
- les diverses circonstances.

En revanche, très souvent, cette base de données ne permet pas de déterminer les différents facteurs qui ont causé les accidents.

Dès lors, pour aller plus loin dans l'analyse des accidents de cyclistes, il est, à mon sens, nécessaire d'effectuer une analyse en profondeur des accidents sur base d'autres sources, comme celles de procès-verbaux des accidents. Cependant, dans le souci de la protection de la vie privée, le RGPD, l'accès aux procès-verbaux nécessite au préalable un accord avec la justice ou une habilitation décrétable pour ce faire. Une autre difficulté est que l'analyse des procès-verbaux constitue un lourd et volumineux travail qui nécessite d'importantes ressources.

Depuis mon entrée en fonction, j'ai en projet l'adoption d'un projet de décret visant la création d'un bureau d'enquête et d'analyse qui permettrait de solutionner ces écueils. Dans ce cadre, mon cabinet a eu

un contact avec la Fédération des experts automobiles. Avec la crise covid, ce projet a pris un peu de retard, vous le comprendrez aisément.

Soyez rassurés, il est donc bien dans mes intentions d'opérationnaliser cette recommandation issue des États généraux de 2017. Dans ce cadre, il conviendra de prendre en compte la disponibilité d'études existantes dans la réflexion pour allouer les moyens et les ressources disponibles adéquatement.

En effet, la valeur des conclusions des rapports d'étude issus d'organismes complémentaires, le cas échéant, qu'ils soient belges, comme Vias, ou étrangers, n'est pas à négliger. Les éléments de la sécurité des cyclistes sont similaires d'un pays à un autre. En clair, il s'agit de ne pas refaire à grands frais ce qui existe déjà.

Un des soucis connus et communs à d'autres contrées est la visibilité des cyclistes de nuit. C'est d'actualité vu que l'on arrive en période hivernale. Bien trop souvent, les cyclistes ne sont pas équipés d'un éclairage adapté. C'est pourquoi l'AWSR, le GRACQ et d'autres partenaires réalisent des actions de sensibilisation tout en distribuant des kits d'éclairage.

Pour ce qui concerne la distinction entre vélo classique et vélo électrique dans les données d'accidents de la circulation, Monsieur Di Mattia, je peux vous informer des éléments suivants.

La base de données des accidents corporels de la police fédérale est alimentée par les forces de l'ordre lorsque celles-ci constatent un accident de la route. L'outil utilisé pour l'encodage des informations est mis à jour régulièrement. Depuis 2015, les policiers ont la possibilité d'indiquer que le vélo impliqué dans l'accident qu'ils constatent est électrique. Depuis 2017, les policiers ont l'occasion d'être encore plus spécifiques dans la distinction des vélos à assistance électrique, les VAE, en distinguant les vélos électriques de moins de 250 watts et les vélos motorisés de moins de 1 000 watts. La distinction n'est pas toujours évidente sur le terrain pour le policier constatant l'accident, la possibilité est donc toujours laissée de ne pas faire cette distinction.

Comme expliqué il y a quelques instants, la police n'est pas sollicitée dans une part significative des accidents de vélo. Ce sous-enregistrement est présent dans tous les pays. C'est donc loin d'être une situation propre à la Belgique. Afin d'obtenir une vue plus complète, les données hospitalières sont intéressantes à prendre en compte. Si elles donnent une bonne idée de l'ampleur de certains phénomènes, elles présentent l'inconvénient qu'elles sont quasiment muettes sur les circonstances des accidents. Ce n'est en effet pas l'objet du travail hospitalier que de relever les caractéristiques des accidents de la route. Il est donc primordial d'analyser la base de données policière tout en gardant en tête l'existence du sous-enregistrement.

Les dernières données officielles datant de 2019, elles nous permettent de constater qu'un peu moins de 80 % des accidents corporels impliquant un cycliste se déroulent en agglomération. Cette proportion est stable depuis plus de 15 ans.

Un groupe de travail intitulé – je l'ai déjà dit, mais je le répète – « Sécurité routière en agglomération » a été mis en place dans le cadre des États généraux de la sécurité routière. Il a réfléchi plus spécifiquement à améliorer la sécurité des modes actifs – la marche et le vélo – et des engins de déplacement – motorisés ou non – en agglomération. Notez que certaines recommandations touchent en effet à des aspects législatifs, ainsi que des règles claires pour le citoyen et aisément constatables par la police.

Par ailleurs, la consultation citoyenne du mois de septembre a permis de recueillir l'avis de plus de 7 000 citoyens wallons et notamment de récolter leurs propositions de mesures permettant de réduire le nombre de victimes de la route. Certaines de ces mesures concernent directement les cyclistes et pourront utilement nous inspirer pour proposer de nouvelles solutions. Comme déjà signalé, ce sera présenté le 1er décembre prochain.

Je vous remercie pour votre attention.

M. le Président. - La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - Je veux remercier la ministre pour son écoute et pour l'annonce de sa volonté de créer un tel outil de suivi statistique beaucoup plus détaillé qui permette d'avoir une politique active à l'égard des modes actifs, c'est approprié, pour traiter toutes les situations qui sont alors identifiées et où nous avons des points noirs accidentogènes sur notre réseau, notre réseau régional et sans doute aussi, dans une deuxième étape, en informant les communes pour le réseau communal.

Je pense que vraiment un tableau de suivi de ces accidents, une cartographie permettant la mise en œuvre d'un traitement systématique des points noirs est un élément clé si l'on veut, comme je le souhaite et comme le Gouvernement entend également le faire, avoir une action déterminée sur le nombre d'accidents, sur le nombre de victimes de la route.

Vous avez évidemment évoqué plusieurs enjeux concrets à rencontrer, l'accord de la justice, une base légale. Travaillons-y. Évidemment, nous pouvons être à votre disposition si cela est utile.

Je partage alors aussi votre souci d'une gestion rationnelle des ressources publiques, bien évidemment, s'agissant d'informations qui existent et dont il faut assurer un traitement.

Faut-il créer un nouveau service ou l'Agence wallonne est-elle en capacité d'agir ? Là-dessus, vous

aurez évidemment un diagnostic plus fin que moi, mais forcément, quand on peut agir sans créer de nouveaux services, c'est sans doute plus rapide.

En tout cas, je prendrai comme un signe positif votre annonce. Au-delà, alors, pour ce qui concerne les recommandations qui seront issues des États généraux de la circulation routière, nous sommes évidemment impatients de pouvoir, le 1er décembre, entendre ce qui résultera de ces travaux, en particulier pour la sécurité routière en agglomération, s'agissant des modes actifs.

M. le Président. - La parole est à M. Di Mattia.

M. Di Mattia (PS). - Merci, Madame la Ministre, pour l'ensemble de ces précisions.

Évidemment, la société évolue, la mobilité aussi. Donc les efforts que vous déployez sont tout à fait appréciables, en tout cas pour le suivi statistique plus détaillé qui permettra évidemment une action publique active beaucoup plus ciblée, en fonction des facteurs accidentogènes.

Ceci étant, évidemment je suis très impatient d'attendre le 1er décembre pour avoir les éléments qui nous permettront de nous éclairer, mais je voudrais souligner votre intention d'affiner vraiment les statistiques.

Vous avez évoqué une piste. J'espère qu'il y en aura d'autres parce qu'il y a sans doute d'autres pistes aussi à explorer. Je pensais notamment – et je sais qu'il peut y avoir un certain nombre d'objections légales, mais sur une base volontaire – à la voie aussi des relevés au niveau des déclarations d'assurance. Cela peut être aussi une voie qui est tout à fait importante pour avoir une vision plus précise du type d'accidents déclarés.

En tout cas, le 1er décembre sera une étape importante.