

Deuxièmement, les contrôles routiers. Des contacts ont été pris avec la police pour augmenter le nombre de contrôles sur la nationale 25.

Enfin, la mise en œuvre des radars tronçons, que l'on vient d'aborder en long et en large avec Mme Galant. Concernant la RN25, un radar tronçon va être installé dans le courant du mois de décembre 2019 entre Bousval et Ways. Un deuxième radar tronçon est prévu à l'horizon 2020 entre le lieu-dit « les Trois Burettes » et Beaurieu.

Voilà pour les mesures d'amélioration à la sécurité routière avant le 1er janvier 2020.

Je compte dès maintenant réentamer la concertation ou peut-être la mettre en place avec tous les acteurs du dossier – les communes, les agriculteurs, la police, le gouverneur, la Province du Brabant wallon et le SPW – pour concerter sur des mesures structurelles, notamment en matière de vitesse.

La question qui se pose aussi est : faut-il ou pas maintenir le 120 kilomètres par heure sur la RN25 ? Faut-il la diminuer à 90 kilomètres par heure ? Faut-il la diminuer sur certains tronçons à 90 kilomètres par heure ? Pour avoir une conclusion, il faut une analyse et une objectivation des données. J'ai chargé le SPW de travailler dans ce sens en concertation avec tous les acteurs.

Deuxièmement, vous savez que le ministre compétent en matière d'Infrastructures est M. le Ministre Henry. Une concertation sera également engagée avec ses services, notamment dans le cadre de la réflexion sur les infrastructures, puisque différentes alternatives ont été proposées par ces acteurs, à savoir des aménagements sur les bandes de lancement et aux abords de la RN25. À partir de l'analyse objective que nous aurons l'occasion d'obtenir, on devra se concerter aussi avec le ministre Henry pour différents aménagements.

Ce sont des concertations que je vais engager dès maintenant afin de prendre des décisions dans les prochains mois concernant des mesures définitives en matière de vitesse et d'aménagement d'infrastructures.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Heyvaert.

M. Heyvaert (Ecolo). - Merci, Madame la Ministre, pour cette réponse.

On sait bien que sur la RN25 il y a eu des drames et l'on sait donc qu'il faut prendre des mesures si elles vont dans le bon sens.

On a été un peu précipité par la décision de votre prédécesseur. Par la force des choses, des aménagements prennent du temps à mettre en place, à réfléchir, à concerter ; toutes ces choses prennent du temps.

Les premières mesures que vous avez expliquées sont déjà les bonnes.

Généraliser les 90 kilomètres par heure sur toute la route, c'est bien, mais sur certains tronçons on pourrait aller un peu plus vite. Une analyse de tous les endroits différents, certains étant très vallonnés ; que ce soit des camions ou des tracteurs, quand on passe à côté d'eux à 120 kilomètres par heure, quoi qu'il arrive, quand ils sont en montée, c'est assez compliqué.

Cela va dans le bon sens. Sachez que l'on sera toujours derrière ce dossier-là pour que les aménagements nécessaires soient mis en place dans le futur.

QUESTION ORALE DE MME GROVONIUS 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 INCONVÉNIENTS LIÉS À L'EXPLOSION DU NOMBRE DE TROTTINETTES ÉLECTRIQUES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Grovonius 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 inconvénients liés à l'explosion du nombre de trottinettes électriques ».

La parole est à Mme Grovonius pour poser sa question.

Mme Grovonius (PS). - Madame la Ministre, depuis peu, les trottinettes électriques envahissent les pistes cyclables, les trottoirs et les rues. Peu encombrantes a priori, rapides et non polluantes, elles permettent de se déplacer très facilement en milieu urbain. Je l'utilise moi-même. Je ne vais donc pas nier l'avantage de ce mode de déplacement.

Toutefois, l'explosion du nombre de ces engins cause de nombreux problèmes de circulation et de sécurité et perturbe aussi le quotidien des personnes à mobilité réduite ou des autres usagers faibles de la route et des trottoirs.

Autre conséquence liée à l'usage de ces engins à deux roues, le nombre d'accidents impliquant ce nouveau mode de transport et les blessures infligées à leurs utilisateurs.

En cause : l'attitude, parfois, de certains usagers, mais aussi des infrastructures pas toujours adaptées.

Avez-vous été alertée de cette situation ?

Ne conviendrait-il pas d'encadrer davantage l'utilisation de ce mode de transport ? De quelle marge de manœuvre disposez-vous dans ce dossier ?

Pouvez-vous faire le point avec nous sur les récentes évolutions liées aux vélos et trottinettes électriques ?

Mme la Présidente. - 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. - Madame la Députée, merci pour votre question. La réponse est un peu longue, mais j'espère que vous trouverez les réponses à vos questions.

Les trottinettes électriques et autres engins de déplacement motorisés ont fait leur apparition sur le sol belge il y a peu. Les statistiques officielles des accidents corporels de la route rangent les engins de déplacement en deux catégories : les engins de déplacement motorisés et les engins de déplacement non motorisés.

Cela ne permet pas de faire la distinction entre une trottinette et un autre type d'engin de déplacement.

Parmi ces autres types d'engins de déplacement, il y a les rollers, les planches à roulettes, les *overboards*, les gyropodes, les monoroues, et cetera.

En Wallonie, nous n'avons enregistré aucun accident corporel impliquant un engin de déplacement non motorisé depuis 2016. Un accident impliquant un engin de déplacement motorisé a été enregistré en 2016 et un autre en 2017. Aucun accident n'a été recensé en 2018. Les chiffres provisoires du premier semestre 2019 annoncent un accident avec un blessé léger. Ces chiffres rassurants ne doivent pas nous faire oublier qu'une grande partie du problème reste sous les radars du constat policier.

En effet, la majorité des accidents impliquant une trottinette renvoie à des chutes de l'utilisateur en trottinette sans aucun autre intervenant. La personne blessée se rend donc souvent elle-même chez un médecin ou un service d'urgence sans prévenir les forces de l'ordre de l'accident dont elle a été victime.

Au printemps 2019, l'AWSR a réalisé une enquête auprès de 1 000 Wallons sur l'usage de la trottinette électrique. Il apparaît que près de 10 % des Wallons déclarent utiliser un engin de déplacement électrique, dont vous faites partie, dont plus ou moins la moitié utilisent une trottinette électrique.

L'usage de la trottinette électrique est surtout le fait de jeunes hommes. Quasiment 50 % des utilisateurs sont des hommes de 18 ans à 34 ans. L'usage de la trottinette s'amplifiera certainement puisque plus de

10 % des personnes interrogées disent avoir l'intention d'utiliser une trottinette électrique dans un futur proche.

Il faut dire que les trottinettes sont de véritables engins de déplacement, comme vous l'avez souligné.

En 2019, le législateur fédéral a légiféré – vous le saviez – en matière de mobilité douce par le biais de deux lois.

La première loi porte sur une adaptation du Code de la route. Diverses modifications sont apportées au niveau de la réglementation des modes de transport alternatifs. La trottinette est considérée par le législateur comme étant un engin de déplacement motorisé qui, auparavant, était soumis à une vitesse maximale autorisée de 18 kilomètres par heure. Cette vitesse maximale autorisée est passée à 25 kilomètres par heure, conformément aux normes européennes.

La seconde loi porte sur l'assurance en responsabilité civile qui n'est plus obligatoire depuis le 1er juin pour les vélos électriques, les fauteuils roulants électriques, les *overboards*, les monoroues et autres véhicules automoteurs dont la vitesse maximale est de 25 kilomètres par heure, y compris les trottinettes électriques.

Concernant les accidents et les blessures infligées à leurs utilisateurs ou autres usagers de la voie publique, il découle de cette dernière loi que le risque « trottinette électrique » est dès lors couvert par l'assurance RC familiale qui, elle, n'est malheureusement pas encore obligatoire.

En contrepartie, le conducteur de trottinette est à présent considéré comme un usager faible et bénéficie de la responsabilité objective de la loi ainsi que de l'intervention du Fonds commun de garantie belge.

L'encadrement de l'utilisation des trottinettes est compliqué, car les modes alternatifs de déplacement évoluent très vite alors que le processus législatif prend du temps.

On observe une véritable explosion de diversité des engins de déplacement électrique, les vélos à assistance électrique limités à 25 kilomètres par heure, le speedelec, le cyclomoteur électrique, la planche à roulettes électrique, le gyropode, les trottinettes électriques, et cetera.

Une partie de ces engins limite leur vitesse à 25 kilomètres par heure, mais d'autres pas.

Face à cette diversité, il devient difficile de les distinguer et de les classer. Les principales actions dans le cadre de mes compétences, en Wallonie, sont la sensibilisation, l'information et la formation des usagers à ces nouveaux modes de déplacement.

Un autre acteur très important, en termes de sensibilisation, de conseil des utilisateurs, ce sont les vélocistes. Il est important que le public s'adresse aux vélocistes lorsqu'il envisage l'achat d'une trottinette électrique ou autre. Ces professionnels du domaine informent, conseillent et orientent l'utilisateur vers l'équipement le plus adapté à ses besoins.

Par ailleurs l'AWSR et d'autres partenaires travaillent aussi à l'information et à la sensibilisation des usagers aux nouveaux modes de déplacement.

Parmi les recommandations à valoriser, pointons le port du casque, qui est, comme vous le savez, de compétence fédérale. Les principales blessures liées aux trottinettes électriques concernent la tête et peuvent vite devenir très graves.

C'est donc aussi un peu parce qu'il y a des nouveaux modes de déplacement que, sur le plan fédéral, comme vous l'avez entendu, le ministre Bellot est très attentif à l'organisation de nouveaux états généraux pour tenir compte de ces nouvelles formes de déplacement et que, en Wallonie, je souhaite aussi avancer l'organisation des états généraux plutôt qu'attendre que cinq années s'écoulent entre deux états généraux, car il y a de nouveaux modes de déplacement et il faut en tenir compte en matière de sécurité routière.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Grovoniüs.

Mme Grovoniüs (PS). - Merci pour cette réponse, Madame la Ministre.

Effectivement, la réponse était bien complète.

Je pense qu'il va quand même falloir trouver un moyen pour essayer d'obtenir quelques éléments statistiques pour que l'on puisse mettre le doigt sur le problème éventuel à un moment donné.

Effectivement, je sais qu'une série d'éléments relèvent du Fédéral. Néanmoins, à ce niveau-là aussi, je pense que vous avez, dans les discussions que vous pouvez avoir, certains moyens et certaines voies pour relayer des problématiques, notamment la question des 25 kilomètres par heure autorisés. On sait tous que, aujourd'hui, la plupart de ces trottinettes peuvent facilement aller bien au-delà des 25 kilomètres par heure. Elles ne sont pas bridées. Cela pose donc de véritables questions, auxquelles on n'a pas réponse aujourd'hui, je l'entends bien.

L'idée des états généraux et de les avancer me semble être une très bonne chose.

Je reviendrai peut-être vers vous par rapport à cette question des états généraux. Qui y participe ? Dans quelle mesure les parlementaires peuvent-ils aussi être associés à ces réflexions ? Cela me semble être

primordial pour que l'on puisse avoir toutes les informations utiles sur cette évolution.

**QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT 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 RÉSULTATS
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU PREMIER
TRIMESTRE 2019 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Heyvaert 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 résultats de la sécurité routière au premier trimestre 2019 ».

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

M. Heyvaert (Ecolo). - Madame la Ministre, il y a quelques semaines, on avait les premiers chiffres du premier trimestre 2019. Les chiffres ne sont pas bons puisqu'on constate une augmentation de 27 % par rapport à 2018. La Wallonie subit une hausse encore plus importante du nombre de tués sur les routes.

Une autre étude montrait l'augmentation du nombre d'accidents des personnes de plus de 65 ans qui, lui aussi, a augmenté. Cela peut s'expliquer par le nombre de kilomètres parcourus par les personnes de plus de 65 ans en vélo. Il y a une nette augmentation puisque l'arrivée du vélo électrique a facilité les déplacements. On trouve une augmentation de l'utilisation des vélos électriques par les personnes de plus de 65 ans : on parle quand même de 19 % de kilomètres parcourus pour les seniors alors que les jeunes sont plus ou moins à 12 % en Belgique. C'est une problématique un peu nouvelle de retrouver des personnes de plus de 65 ans sur les vélos. En 2020, on sait qu'il y a les États généraux de la sécurité routière. En attendant, quel est votre point de vue ? Comment pourriez-vous voir cette problématique des usagers faibles sur la route, dont les cyclistes, dont les seniors qui peuvent être touchés plus facilement à cette problématique ?

Mme la Présidente. - 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. - Monsieur le Député, en effet, les données provisoires de ce premier semestre 2019 sont inquiétantes puisqu'elles indiquent une augmentation importante du nombre de tués sur les routes, alors que nous connaissions une tendance

constante à la baisse depuis 2011, qui nous laissait même présager atteindre nos objectifs pour 2020. Comme vous le savez, pour 2020, c'est de ne pas dépasser 200 tués. En 2018, on était quand même encore autour de 274-280 tués. On risque de ne pas atteindre l'objectif à l'horizon 2020.

Les chiffres sont d'autant plus troublants que ce changement de tendance est brutal et concerne en fait toutes les catégories d'utilisateurs, comme vous l'avez indiqué. De plus, aucune explication n'est donnée dans ce baromètre de Vias. Aucune n'est évidente. On a ici les chiffres sans véritablement d'analyse. Certains chiffres s'expliqueraient par une météo plus clémente qui a permis une sortie anticipée des cyclistes au regard des autres années. Certains chiffres s'expliqueraient par l'amplification du problème de la conduite sous influence de la drogue, et cetera. Il faut, à mon sens, affiner l'analyse de ces chiffres.

Face à ce constat, j'ai réagi par deux actions.

La première est de remobiliser davantage encore les équipes et tous les partenaires de terrain : l'AWSR et leurs nombreux partenaires pour les campagnes de sensibilisation des usagers, les services de police pour assurer des contrôles routiers nombreux et visibles et la poursuite de l'installation de radars. C'est cette volonté d'associer, de renforcer mutuellement la prévention et la répression.

Dans la question posée par Mme Galant un peu avant vous, j'ai détaillé tout le plan de mise en route des radars : il y a 200 radars supplémentaires, 40 qui sont en cours d'installation, 160 qui sont prévus à l'horizon 2020. Il faudra bien évidemment évaluer l'ensemble du dispositif avant de poursuivre.

Concernant plus spécifiquement les cyclistes, l'AWSR leur consacre régulièrement des actions de sensibilisation, que ce soit dans l'émission *Contacts*, le *Quiz de la route*, sur le *Beau Vélo de RAVeL*, via des spots radio ou encore par le biais d'un soutien aux actions de sensibilisation d'autres acteurs, comme la prochaine campagne éclairage du GRACQ.

La deuxième action est de lancer une mission d'analyse – cela, je l'ai déjà abordé – plus en profondeur afin de déterminer autant que faire se peut les causes de ces chiffres alarmants.

J'ai à nouveau sollicité l'AWSR, mais aussi le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière en vue d'anticiper la tenue et donc la préparation des prochains États généraux de la Sécurité routière. Je l'abordais déjà dans la question précédente.

Les derniers états généraux ont été organisés en 2017. Il est prévu de les organiser tous les cinq ans. En Wallonie, cela signifierait donc que l'on devrait les organiser en 2022. Je trouve ce délai beaucoup trop long, puisque le Fédéral souhaite organiser des états

généraux en 2020. Je voudrais que la Wallonie se mobilise et anticipe l'organisation de ces états généraux.

On pourra alors faire le bilan de manière détaillée, proposer des mesures pour atteindre les objectifs, effectivement associer les parlementaires. En tout cas, en 2017, les parlementaires avaient été invités à participer aux états généraux.

Il y a effectivement des objectifs ambitieux. Je rappelle que la DPR a établi un nouvel objectif qui est de ne pas dépasser maximum 100 tués à l'horizon 2030 et d'atteindre la vision zéro en 2050. Il y a maintenant sept recommandations par les précédents états généraux de 2017 qui sont en cours de mise en œuvre, dont par exemple, l'installation de radars que j'ai abordée, mais aussi de mémoire la mise en place de dispositifs des amendes administratives, mais qui ne sera effectif qu'à l'horizon 2022, puisqu'il faut mettre en place l'informatique et les concertations avec le Fédéral. Il y a des recommandations qui sont en cours. Il faut les évaluer, voire anticiper leur mise en œuvre. C'est bien pour cela que je souhaite organiser ces états généraux dans un délai beaucoup plus rapide que celui à l'horizon 2022 qui est celui initialement prévu.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Heyvaert.

M. Heyvaert (Ecolo). - C'est vrai que je suis un peu sorti de la question initiale mais il y a ce nouveau mode de déplacement des seniors. Je pense que l'on ne mesure pas assez le boom du vélo électrique qui fait que les personnes de plus de 65 ans se déplacent de plus en plus en vélo. Dans l'évaluation des états généraux, c'est peut-être aussi une nouvelle donnée à prendre en compte, puisqu'il y a cinq-six ans, on voyait moins les seniors sur les vélos. On leur facilite cela. Il y a les nouveaux modes de déplacement, que ce soient les trottinettes ou des choses comme cela. Comme vous le dites, c'est important que l'on puisse le faire assez vite puisqu'en deux ou trois ans, il y a eu un changement de mobilité, avec des nouveaux modes de déplacement, que ce soient avec les vélos électriques ou les trottinettes. Il faut en tout cas tenir compte de ces nouveaux moyens de déplacement par rapport à la sécurité routière.

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. - Je voudrais peut-être ajouter une petite remarque : il y a 15 jours, j'avais répondu de manière assez détaillée sur la problématique des seniors et la pratique du vélo, notamment le vélo électrique. Au niveau de la sensibilisation, l'AWSR a certains publics cibles, dont le jeune public par exemple mais aussi il compte mettre en place des actions spécifiques pour les seniors, notamment dans la pratique du vélo. C'était, de mémoire, M. Antoine qui avait posé la question. J'avais répondu dans ce sens-là.