

**Réponse de 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
à la question orale de Mme DI MATTIA Michel, député wallon, sur « la prévention en matière du port du casque chez les cyclistes »**

La sécurité des cyclistes est bien entendu une préoccupation majeure, particulièrement si l'on souhaite voir leur nombre augmenter significativement dans nos rues, que ce soit en cette période de déconfinement et de nécessaire distanciation sociale, qu'à plus long terme.

Rappelons que la Vision FAST 2030 ambitionne de multiplier par cinq la part modale vélo d'ici 2030 (1% en 2017 => 5% en 2030), et que cet objectif ne pourra être atteint que si l'on garantit un sentiment de sécurité suffisant aux cyclistes potentiels, quels que soient leur âge ou leur expérience du vélo.

La question du port du casque et de la nécessité ou non de le rendre obligatoire revient très souvent sur la table, et a malheureusement tendance à réduire le débat à une vision binaire : il y aurait les « pro-casques », favorables à plus de sécurité pour les cyclistes, et les autres...

Imposer le port du casque envoie le message que le cycliste est le responsable de sa sécurité. Or le casque ne permet pas, à lui seul, de réduire le nombre d'accidents. La sécurité des cyclistes ne peut donc dépendre uniquement de cet élément de protection et dépend avant tout des conditions dans lesquelles il se déplace.

Ainsi, pour augmenter la sécurité des cyclistes, il convient en priorité de se concentrer sur les causes de l'insécurité et des accidents.

Cela passe par des infrastructures soignées et sécurisantes (par exemple via la création et l'entretien régulier de pistes cyclables sûres ou d'autres aménagements adaptés à leur contexte).

A cet effet, la DPR prévoit la prise en compte systématique des cyclistes lors des aménagements de voirie ou de l'espace public, en vue d'offrir des aménagements cyclables de qualité. En effet, le Gouvernement entend mettre en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire.

Cela passe également en veillant au respect des limitations de vitesse et des distances de sécurité par les conducteurs de véhicules automobiles.

A cet effet, l'année dernière, plusieurs modifications du code de la route sont entrées en vigueur pour protéger davantage les cyclistes : notamment l'obligation, hors agglomération, pour les conducteurs de véhicules automobiles ou de motos de laisser une distance latérale d'au moins 1,5 m, comme le rappelle précisément la campagne de sensibilisation sur le partage de la route avec les 2 roues lancées actuellement par l'AWSR.

Cela passe encore par la formation et la sensibilisation des usagers. La formation aux deux-roues se réalise avant tout au sein des écoles dans le cadre de subventions accordées pour le développement de projets en matière d'éducation à la sécurité routière.

L'AWSR joue à son tour un rôle important dans le cadre de ses différentes actions de sensibilisation et prévention à destination des cyclistes en vue d'attirer l'attention sur leur vulnérabilité dans le trafic et les inciter à se protéger et être davantage visibles. Des campagnes sont régulières à ce sujet et l'agence réfléchit continuellement à de nouvelles idées percutantes.

Nous retrouvons également une rubrique spécifique « vélo » sur son site web www.tousconcernes.be qui propose des tuyaux afin de cohabiter en toute sécurité, et des leçons en matière de sécurité.

Différentes émissions contacts ont également été consacrées à cette thématique ces dernières années, et spécifiquement l'usage du vélo en agglomération. La responsabilisation des usagers et leur conscientisation sur les risques de dommages en cas d'accident sont en effet des facteurs primordiaux pour la sécurité.

Notons que les vélocistes jouent également un rôle important dans le conseil et la mise en garde des futurs utilisateurs.

Si les causes d'insécurité doivent être avant tout être privilégiés afin d'éviter autant que se peut les accidents, le port du casque reste évidemment un élément sécurisant en cas d'accident.

Néanmoins, une obligation en termes d'équipements de protection pourrait donner une idée contraignante de la pratique du vélo au quotidien, ce qui a pour effet de décourager les cyclistes.

Ce fut le cas en Australie qui, en 1991, après avoir rendu le port du casque obligatoire, a observé une chute moyenne de la pratique du vélo de 30% après quelques mois. Copenhague, ville du vélo, a vu également sa part modale vélo baisser de 2 points de pourcentage en 2008 après une grande campagne de promotion du casque.

Or, la pratique du vélo est un synonyme de plaisir mais aussi bénéfique pour la mobilité, l'environnement et la santé.

Il me paraît donc important de promouvoir le vélo de sorte que son usage ne doit pas être trop contraignant mais réfléchi.

Une étude de comportement réalisée en septembre 2018 par l'AWSR démontre à cet effet que 30% des cyclistes, tous vélos confondus, portent un casque. Il a également été constaté qu'en ce qui concerne les utilisateurs de vélos électriques, cela représente la moitié.

Notons que plusieurs études - dont une flamande présentée cette année à la Commission fédérale de Sécurité Routière - insistent davantage sur la visibilité du cycliste comme élément sécurisant.

Cela dit, s'il ne doit pas être obligatoire, le port du casque, au même titre d'ailleurs que le port de vêtements réfléchissants, reste évidemment vivement recommandé. C'est effectivement le postulat partagé par de nombreuses associations de cyclistes comme le Gracq - *Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens* - avec son slogan « le casque, oui. Obligatoire, non ».

Cette recommandation est à fortiori d'autant plus vive pour des publics plus vulnérables comme les personnes âgées, les cyclistes sportifs et rapides ou encore les enfants.

Ainsi, encourager au lieu d'imposer le port du casque aurait sans doute un effet plus positif en matière de transfert modal. Or, plus le nombre de cyclistes sera élevé, plus leur sécurité sera garantie. C'est ce qu'on appelle la « sécurité par le nombre », une réalité qui s'observe clairement dans des pays comme les Pays-Bas ou le Danemark, où le port du casque est pourtant peu répandu : en effet, c'est dans les régions où les parts modales vélo sont les plus élevées, que les taux de mortalité cycliste sont les plus faibles.

En conclusion, l'amélioration de la sécurité des cyclistes passera avant tout par l'amélioration des conditions infrastructurelles, par l'éducation et la sensibilisation des différents usagers à une meilleure sécurité routière et par l'augmentation de la pratique de ce mode de déplacement.

A cela doivent s'ajouter diverses actions concrètes afin de favoriser l'équipement des cyclistes et l'entretien des vélos.

Les stands visant le contrôle de l'état des vélos dans le cadre d'évènements, les opérations de distribution de kits éclairage lors de campagnes, la carte check-up, les émissions contacts ou encore le quiz de la route contenant une rubrique « usagers vulnérables » sont autant de démarches qu'il y a lieu de poursuivre en collaboration avec l'AWSR et les associations de cyclistes.

Les relations avec les vélocistes et la communication peuvent également être intensifiées afin de favoriser la sécurité des cyclistes.

A côté de ce bref inventaire des actions existantes, dont je me propose de faire un inventaire plus complet, je reviendrai avec d'autres propositions concrètes en la matière.

A cet effet, les Etats généraux de la Sécurité Routière fixés en cette fin d'année pourront apporter des suggestions et approches intéressantes en matière d'utilisation du deux-roues.

Afin de permettre au vélo de conserver son caractère attrayant tout en assurant une sécurité suffisante aux cyclistes, c'est donc principalement sur la responsabilisation et sur ces différents éléments qu'il y a lieu de se concentrer.

02-06-2020

La matière du port du casque relevant de la compétence fédérale, c'est en ce sens que je remettrai un avis si de nouvelles discussions à ce sujet devaient avoir lieu prochainement.