

**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 RÉCENT
BAROMÈTRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE
L'INSTITUT VIAS »**

**QUESTION ORALE DE MME KELLETER 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 PROJETS DE
RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES
USAGERS FAIBLES »**

**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 ACTIONS
VISANT À LIMITER LE NOMBRE DE DÉCÈS
D'USAGERS FAIBLES VICTIMES D'ACCIDENTS
DE LA ROUTE »**

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. Agache, sur « le récent baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias » ;
- Mme Kelleter, sur « les projets de renforcement de la sécurité des usagers faibles » ;
- M. Di Mattia, sur « les actions visant à limiter le nombre de décès d'usagers faibles victimes d'accidents de la route ».

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

M. Agache (Ecolo). – Madame la Ministre, selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, paru dans la presse ce 22 février, le nombre de tués sur les routes a connu une hausse de 8 % en 2022, en comparaison avec 2021, soit 521 tués contre 484.

Parmi les usagers faibles – piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinette électrique –, 179 décès ont été recensés, soit pratiquement un décès tous les deux jours. Le nombre de tués a fortement augmenté en Wallonie : 229, soit 22 %. Il a également augmenté à Bruxelles. En revanche, il est en baisse en Flandre, avec une légère baisse de 7 %. Le nombre d'accidents corporels s'élève à 37 306, soit une augmentation de 9 %, et atteint le niveau de 2019.

En 2022, 95 cyclistes, contre 74 en 2021, 80 piétons, contre 69 en 2021, et 4 utilisateurs de trottinette électrique sont décédés dans un accident de la circulation. Il n'y a jamais eu autant de tués parmi les cyclistes sur les 10 dernières années, pointe en outre Vias.

En 2022, il y a également eu 1 715 accidents recensés avec un utilisateur de trottinette électrique, soit une moyenne de cinq accidents par jour. Cela représente une hausse de 63 % par rapport à l'an dernier.

En outre, certains utilisateurs victimes d'une chute ne font pas appel à la police, il n'y a donc aucune trace de leur accident dans les statistiques officielles. Si l'on peut penser qu'après deux années d'immobilisation dues au covid, les conducteurs ont quelque peu perdu les bons réflexes de sécurité, ces chiffres nous renvoient à une réalité implacable : malgré tous les efforts consentis, les résultats ne suivent pas suffisamment.

Madame la Ministre, face à ces mauvaises statistiques, quel bilan tirez-vous de vos actions menées jusqu'à présent ? Quelles adaptations mettez-vous en place dans votre politique de sécurité routière pour infléchir au plus vite ces mauvais résultats ?

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

Mme Kelleter (Ecolo). – Madame la Ministre, M. Agache a déjà bien planté le décor. Les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias sont très inquiétants.

Parmi les piétons, cyclistes, utilisateurs de trottinette, on recense quasiment un décès tous les deux jours. Ces usagers vulnérables, dans ce cas, portent malheureusement bien leurs noms. Il n'y a jamais eu autant de tués parmi les cyclistes que sur les dix années écoulées.

Alors que les modes actifs sont en vogue et que le Gouvernement wallon débloque des budgets inédits pour augmenter le nombre de cyclistes et de piétons, quelles sont les réponses concrètes que vous pouvez apporter dans le cadre de vos compétences pour augmenter la sécurité de ces usagers ?

Face à ces chiffres auxquels vous vous attendiez, que mettez-vous en place pour inverser la tendance et pour tendre vers la vision « zéro tué en 2050 » comme prévu dans notre DPR ?

Votre réaction dans la presse vise aussi une responsabilisation et une sensibilisation des utilisateurs des modes actifs. Ne serait-il pas plus judicieux de mettre la priorité sur la sensibilisation des automobilistes qui occasionnent ces morts et dont les véhicules représentent un vrai danger pour tous les autres usagers vulnérables de nos routes ? Quels sont les projets mis en place pour une sensibilisation des

automobilistes aux dangers qu'ils représentent, au partage des routes avec les autres modes de déplacement et au respect des autres usagers de la route ?

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

M. Di Mattia (PS). – Madame la Ministre, les chiffres du baromètre Vias qui viennent d'être publiés ne sont pas bons. Ils confirment une augmentation du nombre de décès d'usagers dits faibles impliqués dans des accidents de la route. Je me suis focalisé sur des solutions évoquées par le porte-parole de l'Institut Vias pour limiter le nombre de victimes. Parmi les différentes solutions, on évoque l'implantation du permis à points pour lequel vous aviez précédemment émis de nombreuses réserves. Faute d'un système de répression suffisamment coercitif, il vous paraissait peu opportun de renforcer la répression des automobilistes mis en cause dans les accidents par une formation alternative aux amendes routières.

Parmi les 179 décès d'usagers dits faibles enregistrés, confirmez-vous une augmentation du nombre de décès recensés en Wallonie par rapport à l'année 2021 ?

Quelles dispositions pourriez-vous mettre en œuvre pour limiter le nombre d'accidents de ce genre ? Qu'en est-il de l'élargissement du recours à des sanctions éducatives et à la formation ?

Des dispositions ont-elles été arrêtées, avec le Fédéral, pour lutter contre les récidivistes, notamment la possibilité d'inclure les infractions de vitesse dans les amendes administratives régionales ?

Quel est l'état de la concertation avec le ministre Henry sur le manque de pistes cyclables et l'état de dégradation avancée des pistes existantes ?

Travaillez-vous à une stratégie visant à mieux séparer l'espace laissé au vélo de celui utilisé par les automobilistes ou les véhicules motorisés ?

Allez-vous enfin renforcer le travail de sensibilisation du grand public au respect du partage harmonieux de la route en organisant de nouvelles campagnes par l'AWSR avant le printemps ?

Enfin, pourriez-vous faire le point sur l'intensification des brevets piétons et cyclistes ? Plus spécifiquement sur la sensibilisation des jeunes à la multimodalité.

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. – Madame et

Messieurs les Députés, une bonne part des indicateurs de sécurité routière sont effectivement en hausse en Wallonie entre 2021 et 2022. Ces chiffres sont d'ailleurs en hausse dans toutes les régions, mais également dans les différents pays européens. Nous l'avons collectivement déploré à l'occasion de la sortie de chaque baromètre trimestriel. Toutefois, tout comme je l'ai indiqué précédemment, cette tendance globale à la hausse est clairement à mettre en lien avec la reprise des activités et de la mobilité après deux années fortement impactées par la crise sanitaire.

Les dernières mesures restrictives ont pris fin au début de l'année 2022. Il y a eu la rentrée scolaire 100 % en présentiel en janvier, la fin de l'obligation du télétravail, la levée des dernières restrictions en vigueur dans l'HORECA et la réouverture des discothèques en février.

En conséquence, la mobilité a progressivement repris sur les routes wallonnes, se traduisant par une hausse de l'accidentalité. Malgré cette hausse des indicateurs entre 2021 et 2022, l'évolution reste favorable par rapport à la situation pré-pandémique en 2019. Le nombre de tués est de 22 % moins élevé qu'en 2019 et le nombre total de victimes a diminué de 10 %. Le nombre d'accidents corporels a diminué de 6 %.

En outre, la dégradation de la sécurité routière en 2022 se concentre sur les six premiers mois de l'année. Le second semestre enregistre lui une tendance très favorable. Il présente même, pour certains indicateurs, des chiffres parmi les plus faibles jamais atteints au cours d'un second semestre, notamment le nombre de tués ou la gravité des accidents même si un décès est toujours un décès de trop.

Malheureusement, ce second semestre ne parvient pas à compenser totalement l'évolution défavorable du premier semestre. Ce basculement pourrait être le reflet du passage en quelques mois d'une situation de liberté retrouvée après 2 ans de restrictions liées à la crise sanitaire et à une situation de crise énergétique qui engendre une modification de la mobilité.

L'évolution entre 2021 et 2022 est également très contrastée selon le type d'utilisateur. La situation se dégrade pour les usagers dits vulnérables. À l'inverse, la majorité des indicateurs sont à la baisse pour les voitures, les camionnettes et les poids lourds.

Mises en avant dans le baromètre de Vias, les trottinettes concernent surtout Bruxelles et la Flandre. Les trottinettes sont encore relativement peu nombreuses en Wallonie, mais, en 2022, nous avons déploré un premier usager de trottinette décédé.

Remarquons, tout de même, que la Wallonie n'a jamais recensé aussi peu de jeunes de 18 à 24 ans tués et grièvement blessés qu'en 2022. Par rapport à 2019, c'est une diminution de 42 % des tués et de 33 % concernant

les blessés graves. Il reste néanmoins beaucoup de chemin à parcourir, j'en suis bien consciente.

Voici pour l'analyse des chiffres, mais passons aux actions, suite aux questions que vous m'avez posées.

Parmi les mesures efficaces figurent les mesures plus spécifiquement liées aux infrastructures – sites propres, adaptation de voiries à un meilleur partage de la route, et cetera – qui relèvent du domaine de mon collègue, Philippe Henry, en charge des infrastructures, ou des autorités locales pour les voiries communales.

Monsieur Di Mattia, relativement au permis à points, je me suis déjà exprimée à plusieurs reprises à ce sujet. Notamment, la dernière fois, au mois de décembre 2022, je vous ai répondu de manière détaillée à l'occasion de votre question écrite sur le sujet. Il s'agissait de la question n° 119. Le contenu de ma réponse n'a pas changé.

La sanction éducative via une formation en cas d'infractions, faisant partie des mesures de la vision partagée « All for zero » entre toutes les entités de notre pays, s'inscrit dans un projet de développement sur le long terme.

L'AWSR a mené fin 2022 des campagnes spécifiques dont celle menée fin d'année donnant la parole aux victimes. J'ai déjà abordé celles-ci à maintes reprises dans vos questionnements précédents.

L'AWSR mène chaque année des campagnes de sensibilisation sur les modes de déplacements doux, je m'adresse plus spécifiquement à Mme Kelleter. Ces campagnes visent tant à sensibiliser ces usagers eux-mêmes qu'à sensibiliser les autres usagers aux bons comportements à adopter à l'égard de ces usagers vulnérables. La notion de partage de la route y est centrale. Je tiens tout de même à vous indiquer que, si les accidents entre usagers faibles et véhicules automobiles – bus ou camions – ont, à l'évidence, des conséquences généralement plus importantes, les aménagements de l'infrastructure routière constituent la meilleure réponse pour les limiter ou les éviter. Je ne peux dès lors que vous inciter à interroger mon collègue sur l'état d'avancement des projets adoptés par le Gouvernement. En effet, vous savez que la DPR en a fait une priorité.

Il n'en reste pas moins que le comportement de ces mêmes usagers vulnérables comporte également des points d'amélioration : l'alcoolémie, les drogues, les méconnaissances ou le non-respect du Code de la route. Circuler ensemble et partager la route implique des efforts de comportement de la part de tous.

Les campagnes de sensibilisation de l'AWSR seront poursuivies et renforcées en 2023 étant donné l'utilisation croissante de ce type de moyens de transport et la hausse de l'accidentalité pour ces usagers.

Voici ce qui est prévu pour cette année 2023 :

- en mars-avril, une campagne à destination des cyclistes et motards ;
- des messages et bonnes pratiques diffusés sur les réseaux sociaux vers les automobilistes ;
- des messages et bonnes pratiques diffusés sur les réseaux sociaux vers les usagers vulnérables : cyclistes, trottinettistes, cyclomotoristes et les motards ;
- en été, une campagne sur la courtoisie et le partage de la route ;
- en automne, une campagne de sensibilisation à la visibilité à l'égard des usagers vulnérables et des automobilistes, un quiz de la route qui comprend de nombreuses questions concernant les modes de déplacement doux ;
- tout au long de l'année, des conseils sont diffusés sur les réseaux sociaux et le site internet de l'AWSR ainsi que dans les émissions Contacts diffusées sur la RTBF.

L'AWSR intègre les différents modes de déplacement dans le cadre de ses grandes campagnes de sensibilisation portant sur les problématiques principales des accidents de la route, à savoir la vitesse, la distraction et la conduite sous influence.

Par ailleurs, l'AWSR a développé un module de formation de courte durée sur l'usage des trottinettes. Il reprend la législation, la place sur la chaussée, la visibilité, l'équipement et les risques liés à son utilisation.

Ce module est proposé aux organisateurs de formations et animations à l'attention des jeunes de 16 à 24 ans, par exemple les scouts, les écoles supérieures, les maisons de jeunes, les mutualités, et cetera.

L'AWSR donne aussi des formations sur l'utilisation du vélo en toute sécurité, dont un module spécifique sur le vélo à assistance électrique. Ces ateliers abordent les bases des règles pratiques de circulation et de l'équipement ainsi que l'identification et l'anticipation des risques pour éviter les situations potentiellement dangereuses. Elle comporte également une partie pratique qui consiste en des mises en situation et des exercices d'adresse afin de mieux appréhender le vélo.

Les brevets du piéton et du cycliste offrent aux enfants la perspective de devenir acteur de leur mobilité. Le souhait est de les développer. En effet, j'ambitionne que l'ensemble des classes soient couvertes par le brevet du piéton et du cycliste d'ici 2030. J'ai également chargé l'AWSR de la mise en place d'un brevet multimodal à l'attention du secondaire.

Un décret est en préparation pour ce qui concerne l'encadrement des subventions des associations actives, notamment pour ces brevets. Nous aurons donc prochainement l'occasion d'en parler.

Parmi mes 10 mesures prioritaires pour la sécurité routière en Wallonie, présentées à la suite des États généraux de 2020, figurent aussi l'augmentation du nombre de zones à vitesse apaisée en agglomération et l'amélioration de la visibilité des abords d'écoles.

Ainsi, un projet vise à renforcer la visibilité des zones 30 aux abords des écoles au moyen d'un marquage spécifique de carrés colorés, espacés et disposés de manière aléatoire. Les marquages se concrétiseront cette année parmi les 136 communes qui ont manifesté leur intérêt pour le placement de ce marquage au sol, inédit en Wallonie, pour près de 750 abords d'écoles.

En conclusion, ne nous comportons plus uniquement comme un piéton lorsque nous marchons ou comme un automobiliste lorsque nous circulons en voiture. Devenons les usagers d'une route partagée, conscients des réalités et des dangers de chaque mode de déplacement et bienveillants envers les autres. C'est vraiment le message de partage de la route qu'il faut chaque fois faire passer dans toutes nos actions.

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

M. Agache (Ecolo). – Merci, Madame la Ministre, pour vos réponses.

Vous dites qu'il n'y a pas encore beaucoup de trottinettes en Wallonie, mais cela va arriver. Je crois que l'on peut s'attendre à un nombre par habitant qui va rejoindre celui de la Flandre. Il faut donc anticiper en la matière et ne pas attendre que le flux de trottinette grandisse.

Vous avez listé toutes les mesures que vous prenez, les actions qui sont prévues. J'espère que l'on pourra effectivement souligner une réelle diminution du taux de mortalité et d'accidents comme vous semblez le croire. Je suis quand même un petit peu inquiet parce que ces statistiques sont mauvaises. C'est vrai que l'on compare avec la période du covid où tout était à l'arrêt, mais j'avoue ne pas être tout à fait rassuré. Il faudra mettre le paquet sur la campagne Courtoisie, entre autres, parce que l'on constate quand même de l'agressivité dans les comportements des différents usagers de la route. C'est un problème qui génère par la suite des accidents. J'espère que cette campagne sera un succès.

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

Mme Kelleter (Ecolo). – Je vous remercie pour vos réponses.

Il est vrai qu'une partie des solutions réside dans l'aménagement des infrastructures. Le ministre Henry s'y attelle avec des budgets inédits pour renforcer ces infrastructures, comme le développement des cyclostrades et du RAVeL ainsi que du soutien à la mobilité partagée.

En Belgique, il y a aussi des défis qui ne concernent pas les infrastructures puisque certains conducteurs sont toujours dans l'optique du tout à l'automobile : « Quand je suis avec ma grosse voiture sur la route, c'est moi qui ai la priorité partout ». J'ai parfois l'impression que certains conduisent comme cela et je pense que c'est un esprit qui appartient au passé pour des questions de bien-vivre ensemble ainsi que des questions environnementales et climatiques.

C'est ici que les actions de sensibilisation ont tout leur sens et peuvent développer une grande force. Je ne peux que vous encourager à continuer à mettre le paquet sur cette problématique et à renforcer vos actions là où c'est nécessaire.

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

M. Di Mattia (PS). – Je vous remercie, Madame la Ministre, pour l'ensemble des réponses qui, à défaut d'être totalement rassurantes, me semblent assez complètes. En tout cas, il y a un panel assez large de mesures.

Je partage l'avis de mon collègue, M. Agache, sur l'arrivée d'autres modes de transport, comme les trottinettes, en Wallonie. Il y a donc un phénomène à anticiper, d'ici quelques mois ou quelques années, et il ne faut pas rater ce tournant.

Concernant les propositions avancées par Vias sur le permis à points, je me suis permis de revenir sur cette question parce que, postérieurement à vos réponses, le porte-parole de Vias est revenu sur ce point. Il a même été – et cela a créé un certain émoi dans ma région – jusqu'à dire que, s'il y avait eu un permis à points, sans doute que le drame de Strépy n'aurait pas eu lieu. C'est une déclaration dont il endosse la totale responsabilité. Je ne suis pas complètement favorable à cette mesure pour des raisons que je ne vais pas évoquer ici, mais c'est pour cette raison que je l'ai évoquée.

Je voudrais souligner un élément qui semble très intéressant, à savoir l'intensification des brevets. Vous parlez d'une généralisation et du fait que des contacts ont été pris avec l'échelon communautaire, ce dont je ne peux que me réjouir.

M. le Président. – Je vous demande de conclure.

M. Di Mattia (PS). – S'ils sont généralisés à l'ensemble du secondaire d'ici 2030, ce serait parfait.