

Interpellation de Mme Van Offelen : Accidents de vélos et leurs implications pour la politique communale en matière de sécurité des cyclistes.

Mme Van Offelen signale que, le 16 septembre dernier, elle a été victime d'un sérieux accident de vélo sur l'avenue des Eglantiers, suite à une collision avec un coussin berlinois. Envoyée aux urgences de la clinique Sainte-Elisabeth, elle y a vu un jeune de 23 ans qui souffrait d'une fracture du crâne en raison d'une chute au rond-point Churchill.

Ces deux accidents, qui n'ont pas impliqué de tierce personne, n'ont pas fait l'objet d'un constat ni d'un procès-verbal de la police. De ce fait, ils n'ont pas été répertoriés et ne sont pas repris dans les statistiques officielles d'accidents de la route.

En septembre dernier, l'Institut Vias (nouvelle dénomination de l'Institut belge de la sécurité routière – IBSR), a publié le baromètre de la sécurité routière pour le 1er semestre 2019. Selon les chiffres officiels, basés sur les procès-verbaux de la police fédérale et des zones de police locale, le nombre de blessés suite à des accidents de vélo en Région bruxelloise a augmenté de 52,43 % par rapport à 2018, alors que cette augmentation s'est limitée à 20 % pour l'ensemble de la Belgique.

Vias reconnaît que ce pourcentage très préoccupant est bien en deçà de la réalité car il ne tient pas compte du « dark number », c'est-à-dire du nombre considérable d'accidents corporels qui, à l'instar de celui de Mme Van Offelen, n'ont pas été enregistrés.

Il convient de remarquer que ces accidents présentent souvent des différences par rapport aux autres et méritent donc une analyse spécifique. Il s'agit notamment de chutes de cyclistes « seuls », dues à la perte de contrôle du vélo à cause d'un revêtement glissant ou en mauvais état, de la présence d'un obstacle tel qu'un coussin berlinois, une bordure ou encore des rails de tram.

Les chiffres de Vias confirment donc que la sécurité des cyclistes constitue un vrai défi, d'autant plus interpellant si on prend en considération le phénomène du « sous-enregistrement ».

Le rapport de Vias ne mentionne pas les trottinettes électriques parmi les nouveaux modes de mobilité. Les victimes d'accidents de trottinette sont donc également « invisibles », alors qu'elles sont de plus en plus nombreuses, comme l'atteste un récent article de La Libre Belgique consacré à ce sujet (cf. « Les urgences orthopédiques explosent ! », La Libre Belgique, 15 octobre 2019).

Les constats d'accidents ayant provoqué des blessés graves comprennent un exposé des circonstances, qui s'avère une source d'informations objectives particulièrement utiles pour cartographier les points noirs ou les aménagements inadaptés sur le territoire communal. Ils font partie de la panoplie d'outils nécessaires à toute politique visant à une meilleure sécurité des cyclistes.

Par ailleurs, le GRACQ (Groupement de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) a transmis à la commune un inventaire des points dangereux, basé sur les observations des cyclistes.

Les rapports d'accidents ou d'observations, transmis par la police et le GRACQ, sont-ils analysés, répertoriés et cartographiés par les services communaux de la Mobilité et des Travaux ?

Ces rapports ont-ils abouti à une réflexion sur les zones dangereuses pour les cyclistes et à une adaptation éventuelle des investissements planifiés à moyen ou à long terme ? A-t-on par exemple accordé la priorité à l'aménagement d'un carrefour dangereux ou à une meilleure signalétique des dangers causés par les rails de tram, plutôt qu'à l'établissement d'un nouveau cheminement cyclable ?

Vu le phénomène de sous-enregistrement des accidents, ne serait-il pas opportun de contacter les services d'urgence des hôpitaux ucclais afin de compléter les données officielles par des informations dépersonnalisées sur les circonstances des accidents n'ayant pas fait l'objet de constats ?

Mme Van Offelen rappelle à cet égard que, lors de la dernière réunion du Conseil de police, elle avait proposé de mettre le sous-enregistrement des accidents à l'agenda de la Conférence des Bourgmestres, car cette problématique mérite d'être abordée à l'échelon régional. Elle se réjouit de l'accueil favorable de M. le Bourgmestre à sa proposition.

M. l'Echevin Wyngaard confirme que les statistiques relatives aux accidents impliquant des cyclistes sont préoccupantes, puisqu'elles révèlent une augmentation du phénomène, surtout pour la Région de Bruxelles-Capitale. Néanmoins, ces données doivent être nuancées, dans la mesure où le nombre de cyclistes augmente également.

Par ailleurs, les accidents surviennent plus fréquemment lorsque le cycliste est au cœur de la circulation. Quand le cycliste dispose d'une piste cyclable, marquée ou aménagée, le nombre d'accidents chute de manière significative.

De même, quand la vitesse globale du trafic est moindre, le nombre d'accidents tend à diminuer.

Cela signifie donc que des efforts doivent être accomplis pour accorder une plus grande place au cycliste dans l'espace public. La convention conclue avec la Région et votée ce soir par le Conseil communal va permettre d'établir une connexion répondant à ce critère entre la Promenade Verte et l'avenue Dolez. D'autres projets conçus en collaboration avec la Région devraient aboutir dans les prochaines années, notamment pour l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx.

Le Collège espère aussi que l'évolution du dossier relatif à l'avenue Winston Churchill permettra d'aménager une piste cyclable plus confortable.

Dans les secteurs tels que l'avenue du Prince d'Orange ou la rue Gatti de Gamond où il n'est pas possible d'agir rapidement, l'administration communale procède à un marquage.

Les services de l'échevinat réfléchissent à la mise en œuvre d'un marquage routier des coussins berlinois par des bandes au sol, de manière à éviter que les cyclistes, dont le champ de vision est souvent entravé par la présence des véhicules en circulation, ne soient surpris par ce dispositif.

Le Collège est partisan d'une réduction de la vitesse par l'extension des zones 30.

M. l'Echevin Wyngaard insiste aussi sur la nécessité du port d'un casque par les cyclistes. En effet, plus de la moitié des cyclistes roulent tête nue, alors que les statistiques prouvent que le port du casque réduit fortement les accidents graves. Il faut aussi que les cyclistes portent des vêtements aux couleurs réfléchissantes, de manière à être bien visibles dans l'espace public.

M. l'Echevin Wyngaard salue à cet égard le travail de prévention mené par M. l'Echevin Lambert-Limbosch auprès des enfants dans le cadre du brevet vélo.

Pour ce qui concerne les leçons éventuelles à tirer des constats d'accidents, M. l'Echevin Wyngaard estime qu'il serait opportun de renforcer la concertation entre la police et le service de la Mobilité. Un commissaire de police participe d'ailleurs déjà aux réunions mensuelles du groupe de travail Mobilité.

La mise en place d'un feed-back plus systématique des accidents exigerait une collecte précise des informations relatives aux lieux où les accidents surviendraient de manière récurrente. L'application « Fix my street » pourrait être un outil précieux pour rassembler ces données.