

PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

12 JANVIER 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à renforcer la sécurité des motards par des aménagements adaptés lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de voiries

déposée par

Mme Nikolic, MM. Fontaine, Heyvaert,
Mme Galant, MM. Hardy et Agache

RÉSUMÉ

La présente proposition de résolution a pour premier objectif de demander au Gouvernement wallon de renforcer la prise en compte de la sécurité des motards lors de travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale. La sécurité de tous, y compris celle des motards, doit être prise en compte lors des travaux d'aménagement de voiries tels que l'installation de rails de sécurité, de ralentisseurs, d'îlots séparateurs ou de tout autre aménagement. En effet, le Gouvernement wallon doit transposer la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières qui accentue la prise en compte des usagers vulnérables et donc également des motards.

Le second objectif de la présente proposition de résolution est de demander au Gouvernement wallon de sensibiliser les communes à la prise en compte de tous les usagers, y compris les motards, et à l'amélioration de l'état de leurs voiries.

DÉVELOPPEMENT

Selon une récente étude de Vias ⁽¹⁾, plus de 475 000 motos étaient immatriculées en Belgique en 2017, soit une hausse de près de 30% de 2007 à 2017. Outre son attrait récréatif, le deux-roues motorisé peut jouer un rôle comme alternative à la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Cependant, les motards restent particulièrement vulnérables en cas d'accident. Il est en effet malheureusement constaté que la sécurité des motards sur les routes reste largement insuffisante au regard des nombreux accidents graves qui les touchent. Les motocyclistes ne parcourent que 1% du nombre total de voyageurs-kilomètres mais représentent 6% de tous les blessés légers, 11% des blessés graves et 12% des tués dans la circulation ⁽²⁾. Selon l'étude de Vias précitée, en moyenne, 3 000 accidents sont recensés chaque année, soit 8 par jour. « De tous les usagers de la route, les motards sont impliqués dans les accidents les plus mortels. On recense plus de 28 motards tués par 1 000 accidents corporels contre 8 cyclistes, 11 automobilistes et 19 piétons, par exemple. L'absence d'habitacle combinée à la vitesse accentue évidemment la gravité de ces accidents. On note d'importantes différences entre les Régions. En Wallonie, on recense 44 motards tués par 1 000 accidents contre 25 en Flandre et 6 à Bruxelles. En Wallonie, les accidents de moto sont donc presque 2 fois plus graves qu'en Flandre et 7 fois plus graves qu'à Bruxelles » ⁽³⁾.

Si statistiquement, l'infrastructure joue un faible rôle dans les causes d'un accident impliquant un motocycliste, elle joue un rôle plus marqué dans les conséquences d'une sortie de route.

Pour les motards, les infrastructures routières sont souvent classées en deux catégories :

- celles susceptibles de provoquer l'accident via la perte d'adhérence indispensable à l'équilibre du deux-roues (à l'exemple d'une peinture au sol glissante, d'une bouche d'égout, d'un nid-de-poule, ou de colmatage de fissures dans le revêtement);

- celles susceptibles de provoquer des blessures ou de les aggraver en cas de choc (à l'exemple de l'absence de lisse inférieure sur les barrières latérales à effet de guillotine ou de structures agressives du mobilier urbain comme un bac à fleurs, etc.).

S'il ne faut pas négliger une nécessaire sensibilisation des motards aux risques qu'ils encourent, il est essentiel que les infrastructures soient adaptées à leurs spécificités ⁽⁴⁾. Les projets d'équipement ou d'amélioration des infrastructures routières doivent, dès lors, tenir compte de leur impact sur la sécurité des motards. En outre, c'est l'entière responsabilité qui doit être considérée, que ce soit en ce qui concerne les aménagements spécifiques ou encore les abords des voies de circulation, l'entretien de la chaussée, les taques d'égouts, etc.

Depuis quelques années, la Région wallonne a mené de nombreuses actions en faveur de l'amélioration de la sécurité pour les deux-roues motorisés, souvent en concertation avec les fédérations de motocyclistes. Il existe un guide de recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés dans les aménagements et la gestion des infrastructures. Les audits de sécurité réalisés pour tous les projets d'infrastructures nécessitant un permis d'urbanisme doivent tenir compte de tous les usagers, y compris les motards. Une série d'aménagements ne requièrent cependant pas de permis. En pratique, les situations sur le terrain sont cependant diverses et certains aménagements, même récents, sont encore trop souvent pointés du doigt par les motards et ceux qui les représentent. Il ne s'agit pas de demander des aménagements d'infrastructures spécifiques pour motards à l'instar des aménagements cyclables mais bien que les travaux envisagés tiennent compte de la pratique des deux-roues motorisés. Parfois un choix de peinture, un type de revêtement, une hauteur ou une inclinaison de bordure peut jouer positivement. Sur la base de ce qui précède, il y a lieu de demander au Gouvernement wallon de renforcer la prise en compte de la sécurité des motards dans les aménagements et la gestion des infrastructures, tant au niveau régional que local.

1. <https://www.vias.be/fr/newsroom/le-nombre-daccidents-de-moto-en-baisse-de-pres-de-25-ces-10-dernieres-annees/>.

2. P. Temmerman et M. Roynard, *Rapport de recherche sur les mesures de comportement de la vitesse des motos en Belgique*, IBSR, 2015.

3. En 2017, le nombre d'accidents a toutefois stagné par rapport à 2016.

4. Selon Vias, « dans 7% des accidents graves, un problème lié à l'état de la route a pu jouer un rôle ».

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à renforcer la sécurité des motards par des aménagements adaptés lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de voiries

Le Parlement de Wallonie,

- A. Vu la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières;
- B. Vu la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE;
- C. Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;
- D. Considérant l'adoption du Plan Infrastructures 2020-2026 de la Wallonie;
- E. Considérant que les motards sont, aux côtés des piétons et des cyclistes, des usagers de la route particulièrement vulnérables et qu'il est essentiel que les infrastructures soient adaptées à leur pratique;
- F. Considérant que les motocyclistes ne parcourent que 1% du nombre total de voyageurs-kilomètres mais représentent 6% des blessés légers, 11% des blessés graves et 12% des tués dans le cadre des accidents de circulation;
- G. Considérant qu'en Région wallonne, les accidents de moto sont presque deux fois plus graves qu'en Région flamande et sept fois plus graves qu'en Région bruxelloise;
- H. Considérant le rôle important des motards dans le *mix* de mobilité, particulièrement pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Demande au Gouvernement wallon,

1. lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale :
 - de renforcer la prise en compte de la sécurité des motards, comme celle des autres usagers;
 - d'utiliser la méthode « SDFI » (Suppression, Déplacement, Fragilisation, Isolement) dans la gestion des obstacles physiques en bord de route;

- d'être attentif à ce que le marquage routier n'entraîne pas de perte d'adhérence par temps humide en utilisant une peinture de qualité conforme aux cahiers des charges type « Qualiroutes »;
 - d'évaluer les risques et d'adopter des mesures contre ces risques;
 - de tenir compte de l'impact sonore des motos pour les riverains en se référant à la cartographie du bruit réalisée par le Service public de Wallonie;
2. de systématiquement privilégier des rails lisses de protections spécifiques à la sécurité des motocyclistes lors de travaux d'installation de rails de sécurité;
 3. de concrétiser, en Wallonie, l'application de la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières en prévoyant, par exemple :
 - une hauteur de plateau, une rampe et une pente d'accès adaptées;
 - des bordures basses chanfreinées lors de travaux d'installation d'îlots séparateurs;
 - une bonne visibilité, y compris pour ce qui concerne la perception nocturne;
 4. d'être attentif à l'état des voiries régionales (présences de nids-de-poule, d'ornières, de réparations nécessaires, etc.);
 5. de sensibiliser les communes, responsables de la gestion des routes secondaires, à propos :
 - des nécessaires aménagements de sécurité tels que visés dans la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières;

- des nécessaires améliorations à apporter à l'état des voiries (hauteurs de bordures dangereuses, présences de nids-de-poule, d'ornières, de réparations nécessaires, de marquages au sol à peinture glissante, de signalisations mal adaptées, etc.).

D. NIKOLIC

E. FONTAINE

L. HEYVAERT

J. GALANT

M. HARDY

L. AGACHE