



**CENTRE D'ÉTUDES
JACQUES GEORGIN**

**Le Centre d'Études Jacques Georgin est reconnu comme centre d'éducation permanente par la
Fédération Wallonie-Bruxelles**

<p>Note d'analyse 7 -2022 du Centre d'Études Jacques Georgin "Cachez ce casque que je ne saurais voir" "Apte un jour, apte toujours"</p>

Le 19 juillet 2022

Christophe VERBIST
Directeur du Centre d'Études Jacques Georgin

**Synthèse du colloque organisé le 7 juin 2022 au Parlement bruxellois sur
l'obligation du port du casque pour les usagers en mobilité douce et l'aptitude
à la conduite.**

Préambule

**La présente note d'analyse est la synthèse du colloque organisé conjointement par le
CEG et le groupe DÉFI du Parlement bruxellois le 8 juin 2022 consacré à deux thèmes
autour de la mobilité ; l'obligation du port du casque pour les usagers cyclistes et de
trottinettes électriques et l'aptitude à la conduite; deux thèmes axés plus
essentiellement de la sécurité routière.**

Le CEG n'avait pas encore abordé cette question de la sécurité routière.

**La note se termine par des recommandations propres de notre centre d'études
concernant ces deux thèmes.**

Table des matières

INTRODUCTION

Marc Loewenstein, Député bruxellois DÉFI
Christophe Verbist, Directeur du centre d'études Jacques Georgin

PARTIE 1

Port du casque obligatoire pour certains cyclistes : y a-t-il urgence ?

Présentation de l'étude sur les accidents de trottinette à Bruxelles réalisée par le CHU Saint-Pierre par le docteur Pierre Youatou Towo

Port du casque obligatoire : le point de vue des associations cyclistes par Mme Florine Cuignet (Chargée de politique bruxelloise, GRACQ asbl - Les cyclistes quotidiens)

La sécurité dans la pratique du vélo par M. Stijn Daniels (Directeur du Centre de Connaissances, VIAS)

Quelles bonnes pratiques pour les livreurs professionnels à vélo ou à trottinette ? Par Cédric Sever (Country Manager, Take away)

PARTIE 2

“Aptitudes à la conduite : apte un jour, apte toujours ?”

Tester les aptitudes des automobilistes de 18 à 108 ans ? par M. Mark Tant (Responsable département Cara, VIAS)

Tester l'aptitude à la conduite : le point de vue des assureurs par M. Bruno Didier (Directeur, membre du Comité de direction, Assuralia)

QUESTIONS / RÉPONSES

CONCLUSION

Joëlle Maison, Députée bruxelloise DÉFI

Introduction par Marc Loewenstein, député bruxellois

Bienvenue à tous et toutes à ce colloque organisé par le groupe **DéFI** du Parlement Bruxellois et le Centre d'Etudes Jacques Georgin.

Nous sommes très heureux de pouvoir vous accueillir dans cet hémicycle en présentiel pour discuter de la sécurité routière et plus particulièrement du port du casque pour certaines catégories de cyclistes et de l'aptitude à la conduite.

Ce colloque se tient en présentiel et on n'a pas encore trop l'habitude de se déplacer en nombre mais pour votre bonne information, il est également diffusé en direct sur notre page Facebook du *Groupe DéFI au Parlement bruxellois*, il est enregistré et pourra être revu.

Le Centre d'Études Jacques Georgin y apportera par ailleurs une suite, ce sera précisé par son directeur, Christophe Verbist qui me suit dans la prise de parole.

Pistes cyclables accompagnées de suppression de bandes de circulation, fermeture du Bois de la Cambre à la circulation, Ville 30, trottinettes garées n'importe où..., les interrogations, voire les crispations, sont nombreuses autour de la mobilité en Région bruxelloise.

Récemment, la question du port obligatoire du casque pour les cyclistes de moins de quatorze ans et pour les livreurs professionnels a remis le feu aux poudres sur les réseaux sociaux.

Pour Joëlle Maison et moi-même qui défendons ces propositions au Parlement, et au vu de l'émoi et de la passion que suscite la question du casque, essentiellement d'ailleurs à cause de la proposition de résolution déposée au Parlement bruxellois visant à le rendre obligatoire pour les moins de 14 ans, nous avons voulu creuser le sujet avec des experts de terrain de tous bords, dépassionner le débat et permettre à chacun de s'exprimer en plus de 280 caractères.

Ce sujet mérite bien qu'on s'y penche sérieusement, qu'il ne soit pas balayé ou malmené parce que tabou pour certains.

Pour nous, il s'agit de mesures de protection des plus vulnérables, de santé publique, sociales, et pleines de bon sens.

Pourquoi ?

- parce que s'il y a de l'engouement pour le vélo, si des améliorations doivent être réalisées au niveau des infrastructures cyclables, il est pour nous indispensable de protéger les enfants de chutes accidentelles parfois dramatiques tout en encourageant la pratique du vélo dès leur plus jeune âge ;
- parce que le port du casque est bénéfique, notamment pour les enfants à vélo, en

- cas de chute ;
- parce que, si une dizaine de pays européens imposent aujourd'hui, le port du casque pour certaines catégories de cyclistes, pourquoi devrait-on l'exclure chez nous ?

Pour certains, le port du casque doit absolument rester optionnel pour chaque cycliste. Ils misent sur l'effet de masse et sur de meilleures infrastructures pour la sécurité de chaque cycliste.

Pour **DéFI**, rendre obligatoire le port du casque pour les moins de 14 ans n'exclut bien évidemment pas que l'on développe davantage d'infrastructures pour les cyclistes, de pistes sécurisées. L'un n'empêche pas l'autre. L'un n'exclut pas l'autre. Ce sont toutes les 2 des mesures nécessaires et complémentaires.

Par ailleurs, le vote récent d'une loi par la Chambre des représentants d'interdire les trottinettes électriques aux moins de 16 ans constitue un premier pas pour améliorer la sécurité de la mobilité douce.

En Région bruxelloise, le nombre de victimes d'accidents impliquant une trottinette électrique a augmenté de 172% entre 2020 et 2021.

Les témoignages de livreurs blessés dans l'exercice de leur métier ne peuvent laisser personne indifférent. Il est pour nous aussi essentiel que la question du port obligatoire du casque pour les livreurs professionnels à vélo ou trottinette soit posée et fasse également l'objet d'une attention particulière du législateur.

Comment peut-on accepter que certains travaillent dans des conditions aussi peu sécurisées? Notre confort doit-il impliquer que d'autres se mettent en danger pour nous livrer un repas ? Imposer le port du casque aux livreurs professionnels ne serait-il pas, là aussi, une mesure de santé publique et sociale pleine de bon sens ?

Soulignons par ailleurs que le port du casque n'est mentionné qu'une seule fois, et de manière très périphérique, dans les 152 pages du Plan d'Action régional de Sécurité routière 2021-2030. C'est pour nous très interpellant et très symptomatique du tabou que constitue le casque pour certains.

Autre question que le groupe **DéFI** se pose, celle de l'aptitude à la conduite. Est-ce qu'obtenir son permis de conduire à 18 ans nous garantit d'être apte à conduire un véhicule soumis à permis tout au long de notre vie ? Ne serait-il pas nécessaire de permettre à certains, sur base volontaire et parfois poussés par leur famille, de tester leurs aptitudes à conduire à l'un ou l'autre moment de leur vie ? Il ne s'agit pas de stigmatiser ici une certaine catégorie d'automobilistes ; la question peut se poser à plusieurs moment de notre vie.

Nous sommes persuadés qu'un très grand nombre de parents, de médecins, de cyclistes, de livreurs, d'assureurs... nous comprennent, et qu'ils comprennent aussi la nécessité de faire plus pour la mobilité et la sécurité. Les clivages ne peuvent pas justifier l'immobilisme et les

risques qu'il entraîne pour les usagers les plus faibles. Raison pour laquelle nous espérons que les conclusions de ce colloque nous permettront de nous rejoindre, à la lumière des exposés de nos experts, sur l'essentiel.

Pour nous éclairer, nous faire réfléchir et nous inspirer, nous avons le plaisir d'accueillir 6 invités provenant d'horizons différents. Ils nous parleront des sujets évoqués dans cette introduction. Merci pour leur présence.

Je vous remercie encore pour votre intérêt et votre participation à *Christophe Verbist (CEG + maître de cérémonie du jour)*.

Je ne peux pas terminer cette introduction sans remercier également les personnes qui ont participé à l'organisation de ce colloque.

Je pense bien sûr à Franz, Sébastien, Marie, Valérie et aussi aux services du parlement (les relations publiques, les huissiers et bien sûr le service technique et informatique) qui nous accompagnent ce soir.

Merci enfin aux participants pour votre intérêt et votre présence ici dans l'hémicycle ou derrière votre écran ou où que vous soyez.

Christophe Verbist , directeur du Centre d'Etudes Jacques Georgin.

Bienvenue à nos intervenants. Merci de consacrer votre temps et ce début de soirée à nos travaux. Merci également aux personnes présentes à l'occasion de ce colloque. Je voudrais d'abord souligner qu'on se réjouit de pouvoir faire enfin un colloque en présentiel. Nous en sommes déjà au sixième colloque en partenariat entre le groupe Défi du PRB et le Centre d'Etudes Jacques Georgin.

Nous avons entamé une séquence environnementale de 4 webinaires à partir de fin 2020 jusque début 2021.

En ce début d'année 2022, nous avons déjà examiné la question de la mobilité douce à travers un webinaire qui avait été consacré au statut du piéton et, où il était question du partage de l'espace public.

Dans le présent colloque, certes, on parlera aussi du partage de l'espace public à Bruxelles mais aussi et surtout, de la sécurisation des usagers au sein de l'espace public.

Comme Marco l'a bien souligné, il s'agit avant tout de dépassionner, de rationaliser ce débat et peut-être poser des questions de manière plus objective à travers les deux thèmes de ce colloque, à savoir la question de l'obligation du port du casque et l'aptitude à la conduite.

Je voudrais juste terminer en remerciant encore le groupe Défi pour ce partenariat avec notre Centre d'Etudes car c'est un vrai plaisir et nous continuerons la semaine prochaine puisque, avec Joëlle, nous aurons l'occasion d'avoir un colloque concernant l'offre de logement en Région bruxelloise. Notre Centre d'Etudes, comme à l'accoutumée, va publier les actes colloque au travers une note d'analyse dans les meilleurs délais puisque les débats sont enregistrés et nous faisons chaque fois un récapitulatif, une note de synthèse qui reprend l'essentiel des débats, également des questions-réponses lesquelles, je l'espère,

animeront la suite, le suivi des exposés.

Sans plus attendre, je cède la parole au Docteur Pierre Youatou Towo de l'Hôpital Saint-Pierre pour nous présenter l'étude sur les accidents de trottinettes à Bruxelles qui a été réalisée par le CHU Saint Pierre.

Docteur Pierre Youatou Towo :

Présentation de l'étude sur les accidents de trottinette à Bruxelles réalisée par le CHU Saint-Pierre

Introduction

C'est un honneur pour moi de venir parler aujourd'hui devant une assemblée non médicale. Je suis le Docteur Youatou, chirurgien urgentiste, Chef de clinique au CHU Saint Pierre.

L'étude que je vais évoquer dans le cadre de mon exposé est partie d'un constat de nombreux accidents de trottinettes et le fait de réaliser une étude s'est révélé, la littérature ne faisant état que d'études rétrospectives. Cette étude a eu l'honneur d'être acceptée dans une très grande revue qui est le LPOST le 25 mai dernier et elle sera publiée bientôt.

Paramètres de l'étude

Ce travail a été fait pour évidemment faire l'état des lieux, rechercher l'évolution entre le processus « *comment est arrivé l'accident des trottinettes?* », *pourquoi ces trottinettes ont-elles causé des accidents ?* et l'état des patients.

Mon exposé n'a pas pour objet d'exprimer une opinion pour ou contre la trottinette, chacun fait ce qu'il veut, nous sommes un pays libre, je vais vous donner un avis concernant l'utilité du casque avec des éléments objectifs et factuels.

Entre le 1er juin 2019 et le 30 juin 2020, nous avons donc mené cette étude malgré les conditions difficiles de Covid. Il fallait être très sérieux.

Nous avons évalué évidemment les raisons pour lesquelles les gens faisaient des accidents, les mécanismes, portaient-ils des casques, étaient-ils sous l'influence de l'alcool, bref, essayer d'analyser et trouver les éléments qui pouvaient nous amener à modifier certaines choses et à donner les moyens au politique d'agir.

Nous avons gradué les lésions à différents stades: à partir de 2, les lésions étaient très graves comme un fracture du poignet ou un un petit saignement dans le cerveau. 170 patients ont été évalués sur 13 mois. Cette étude de prospective a été faite à Bruxelles qui compte environ 1.200.000 de population et 300.000 navetteurs.

Les accidents de trottinettes peuvent se produire 24/24, 7/7 ; on a ainsi subdivisé à quel moment il y avait des accidents.

C'est ainsi que l'on a pu constater :

- entre 7h et 18h un taux d'accidents de 42%
- entre 18h à 23h, il y a environ 27,20% d'accidents de trottinettes et,

- entre 23h et 7h, 30%

Donc, on peut déterminer une quarantaine de pourcent pendant les heures de travail de 7h à 18h, et les 60% de 18h à 7h.

L'étude a fait apparaître une distribution selon l'âge. La médiane d'âge est de 32 ans. On a eu dans notre étude, un patient âgé de 84 ans qui a eu un accident avec certaines lésions mais il vit et est en très bonne santé maintenant.

La distribution des accidents est variable avec un pic plus important en période d'été.

Quand on a commencé l'étude, on avait 20 à 30 patients accidentés par mois avec une diminution dès que l'on arrivait vers l'automne et l'hiver 2019 mais il faut savoir qu'en mars 2020 évidemment, on a été frappé par la pandémie du Covid.

J'ai tenu à ce que cette étude ne soit pas arrêtée pour pouvoir mesurer l'impact que le Covid aurait eu sur le comportement des uns et des autres et nous avons constaté qu'en avril 2020, on n'a pas eu d'accident.

Dans la cohorte des patients Saint Pierre à savoir les 170 patients, on a une prédominance masculine soit près de 68%.

En termes de distribution sur la journée, 40% des patients sont arrivés en ambulance et 11 patients sur les 170 avaient des casques et 51 patients soit 30% étaient sous l'influence de l'alcool (et c'est un taux qui n'est pas négligeable).

Quelle est la cause des chutes?

On a constaté - c'est un cliché, mais une réalité, 142 patients donc plus de 80% d'entre eux sont tombés seuls sans antagoniste.

On a hospitalisé 11 patients qui circulaient à deux sur la trottinette donc l'accident aurait pu être évité, 7 patients avaient percuté des piétons; 20 patients ont été hospitalisés avec des degrés de lésions divers.

Pour quelles lésions ?

Ce qui est important à souligner dans le cadre de ce colloque, c'est le fait que sur les 170 patients, 78 soit (45%), près d' 1 patient sur 2 avait des lésions au niveau du massif cranio-facio-cervical. C'est important. En filigrane, se dessine l'importance du casque. Au niveau purement crânien, seul 1 patient sur 4 est concerné et au niveau facial parce que c'est la face qui prend le coup dans 87%.

Les fractures sont survenues chez 45 patients donc un peu plus du quart, dont en majorité la tête, le visage. 56 patients ont dû être suturés aux urgences.

Les luxations sont survenues essentiellement au niveau des membres supérieurs. Ceci montre la façon avec laquelle les patients tombent dans des accidents de trottinette.

Nous avons réalisé 23 chirurgies assez importantes parmi 170 patients.

Les patients qui n'avaient pas de casque étaient au nombre de 159. L'on constate

néanmoins qu'il y a 1 patient sur 2 qui ont des lésions au niveau de la tête et du cou notamment 2 patients qui avaient le casque. Même si le nombre est peu, on voit quand même qu'il y a proportionnellement moins de lésions. Au niveau crânien pur, 0 patient chez ceux qui avaient le casque et 20 patients chez ceux qui ne l'avaient pas. Au niveau maxillofacial, 2 patients chez les casqués et 66 chez les non casqués. On voit déjà l'intérêt de mettre un casque lorsqu'on utilise une trottinette ou le vélo.

Dans notre groupe de patients, les patients de moins de 25 ans étaient plus impliqués dans les accidents à 18h. Contrairement aux plus de 25 ans, par contre, les lésions décelées sur les patients de moins de 25 ans étaient moins graves (40% versus 20%).

Le fait de louer les trottinettes mais de ne pas en être sensibilisé à l'usage, est révélateur car les patients qui ont loué les trottinettes sont très nombreux. 78% pour les lésions graves et 70% pour les lésions moins graves.

L'impact de la consommation d'alcool est manifeste: sur nos 170 patients, 51 étaient sous influence éthylique donc 30%. et parmi ces 30%, aucun n'avait de casque. Donc, sur les 51 patients, aucun n'avait un casque: la combinaison absence de casque/ consommation d'alcool est donc patente pour la gravité.

Par rapport au temps/durée sur la journée, on voit que 9 patients sur 51 avaient consommé de l'alcool entre 7h à 18h, ce qui représente 12% et la majorité après 18h.

La proportion des accidentés reste plus ou moins la même pour les deux sexes : 57% Les lésions du massif crânien sont importantes chez un patient sur deux (54,6%).

Quand on est en face de ce genre d'étude, un élément est d'examiner s'il y a une variabilité au niveau des sexes dans le comportement.

Qui est plus responsable que l'autre, l'homme ou la femme ? On constate quand même que 12 patients parmi les femmes (soit 22%) étaient sous influence d'alcool; 1 patient sur 3 chez les hommes (33%) en avait consommé. 3/4 des trottinettes étaient louées, environ 80% par les femmes et 70% par les hommes. Les dames sous influence de l'alcool n'avaient pas de casque donc ça fait 0 dans ce groupe de patients.

Plus de 83% chez les femmes et 82% chez les hommes avaient consommé de l'alcool après 18h dans les 2 groupes c'est un chiffre très important.

Les lésions étaient majeures chez 1 femme sur 4 et chez 1 homme sur 2. Evidemment, presque plus de 90% était loué chez les femmes et un peu plus de 80% chez les hommes. On voit que 44 trottinettes sont louées dans le groupe « alcool » si j'ose dire dont 33 hommes et 11 femmes, et 7 sont propriétaires de leur trottinette dont 6 hommes et 1 femme.

L'étude révèle quand même un taux d'alcoolémie important dans les études.

Permettez-moi d'illustrer mon propos avec un cas d'école. Voici un jeune italien qui était venu à la Commission Européenne, pour un stage, il a bu, il avait 30 ans et il n'avait pas de casque. Il a eu une lésion au niveau de la colonne cervicale et on a décelé des traces de saignements au niveau de son cerveau. Même si on récupère suite à des commotions ou des traumatismes, certains patients gardent quand même des séquelles dans 1 à 6% des

cas avec des séquelles très graves voire une paralysie complète dans 1% des cas.

Un traumatisme n'est jamais anodin et peut s'accompagner de difficultés de mémorisation, de concentration, d'irritabilité, voire des crises d'épilepsie, de fatigue parce qu'il y a une destruction des fibres axonales. Ils n'ont pas vraiment récupéré. Ils ont des maux de tête chroniques, des vertiges, il y a un syndrome confusionnel, bref, il y a beaucoup de conséquences lorsqu'on a un traumatisme crânien.

En ce qui concerne l'usage du casque, que ce soient la trottinette, le vélo, la moto, en tant que médecin je suis favorable à l'obligation du port du casque.

Dans le cadre de la présente étude, n'ont été analysés que les patients qui avaient absolument, de façon absolue, plus de 16 ans parce que j'ai estimé que 16 ans, c'était l'âge de discernement : 84% des patients de notre étude ont eu un accident sans qu'il n'y ait un autre antagoniste; 73% louaient surtout après 18h, ont été constatées plus de lésions crâne-face et cou chez les patients qui n'avaient pas de casque et une population majoritairement homme ; 11% des patients ont été hospitalisés ; 11 patients portaient casque et étaient propriétaires de leur trottinette.

Les accidents qui se sont produits après 18h étaient en majorité liés à l'alcool. La corrélation, même si elle n'est pas absolue, évidente, entre les traumatismes au niveau cranio-facio-cervical, leur gravité chez les patients qui ont consommé de l'alcool après le travail, et le fait de ne pas porter de casque, est néanmoins prégnante.

Si je voulais établir un portrait robot des patients de notre cohorte, je dirais un homme jeune, de 32 ans, qui tombe, deux fois sur trois, seul, dans 84% de cas après 18h, dans 57% des cas qui a consommé de l'alcool et qui a loué sa trottinette, qui ne portait pas de casque et a eu des blessures du crâne et de la tête dans 30% des cas.

J'identifierai donc trois protagonistes que sont les entreprises qui louent les trottinettes, les pouvoirs publics et les politiques, et enfin, les utilisateurs pour faire passer le message qui est un message en amont de prévention, un message de sensibilisation pour les opérateurs et pour le pouvoir public qui peut aller jusqu'à la répression.

Il faut amener à conscientiser tous les utilisateurs car la trottinette n'est pas un engin par défaut, car il peut être utilisé à mauvais escient : à deux, après avoir bu.

Il faut une pédagogie de prévention. Est-ce qu'il faut une recommandation ou une obligation au niveau du casque ? J'ai la réponse : « *On sait très bien que les mots ont le pouvoir de détruire ou de soigner : lorsqu'ils sont justes et généreux, ils peuvent changer le monde* » Citation de Bouddha.

Le poids des mots, le choc des photos, c'était le slogan de Paris Match à l'époque qui pouvait nous permettre de faire passer certains messages comme vous pouvez le voir ici. J'aime bien ce message parce qu'on ne sait jamais ce que ça peut donner comme impact au niveau de la perception du message qu'on fait passer.

Que font les firmes qui louent les trottinettes au niveau prévention ? A l'exception d'un pictogramme qui fixe une sanction pénale en cas de dégradation, c'est tout. J'ai fait le tour de tous les opérateurs et les trottinettes sont pour moi les plus accidentogènes parmi les

deux roues : c'est insonore et cela peut prendre de la vitesse.

En plus, si l'on y ajoute l'alcool avec l'impact négatif comme engin par défaut, ce n'est assurément pas du meilleur aloi.

Est-ce qu'il faut avoir une obligation pour mettre le casque au niveau de la trottinette ? Je suis partisan. Maintenant, par rapport à l'âge, c'est une chose.

Avec ce que je vous ai montré, à savoir les lésions au niveau des membres, on peut recommander l'usage de coudières et de genouillères. Il n'y a pas que la tête mais les conséquences au niveau des lésions de la tête sont plus conséquentes. Il ne faut pas se dire "cela n'arrive qu'aux autres".

La principauté de Monaco, depuis janvier dernier, a rendu le casque obligatoire pour les trottinettes pour tous les usagers.

L'obligation peut générer de la frustration et peut ainsi impliquer un comportement inapproprié et inadapté, voire une opposition.

Je vais terminer mon exposé en disant que j'ai été agréablement surpris voté à l'unanimité lors de la séance à la Chambre le 5 mai dernier pour les réglementations à l'utilisation de la trottinette électrique. C'est quand même une avancée, on ne peut pas dire que on n'a pas été une chose.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Je pense avoir apporté quelques éléments à votre connaissance jusqu'à présent.

Florine Cuignet, chargée de politique bruxelloise au GRACQ :

Port du casque obligatoire: le point de vue des associations cyclistes

Le Gracq représente les usagers cyclistes en Belgique francophone. Je vous remercie de l'opportunité qui m'est donnée ici ce soir, de pouvoir aborder, d'expliquer notre point de vue. Je risque d'être un peu caricaturale.

J'entends préciser deux éléments avant de développer le point de vue de mon association.

Premièrement, le GRACQ n'intervient en l'espèce dans ce colloque qu'en tant que représentant des cyclistes. On a énoncé beaucoup de choses sur les engins de déplacement tels que les trottinettes mais qui sont très différents, je pense, du vélo et donc nécessitent peut-être des mesures distinctes.

Deuxièmement, la position que je vais détailler ici ce soir est partagée également par nos alter-ego du côté néerlandophone mais aussi au plan européen et international.

On a régulièrement l'occasion de revoir ces positions à la lumière des nouveaux éléments, des nouvelles études et des nouveaux chiffres dont l'on dispose. L'intitulé de la soirée : «*Cachez ce casque que je ne saurais voir !*» nous apparaît peu provocateur.

Entendons-nous bien, le Gracq n'est pas du tout opposé au port du casque. D'ailleurs, on le

recommande pour certains publics spécifiques, plus fragiles ou plus à risques notamment les enfants, les séniors, dans le cadre de certaines pratiques sportives aussi. Notre association insiste également sur l'importance des normes de qualité au niveau européen.

Il y a quelques années, Test Achats avait fait une enquête concernant les casques enfants et l'on s'était aperçu que les normes de qualité n'étaient pas suffisantes. Nous étions davantage dans l'ordre du casque jouet que dans celui du casque qui protège vraiment.

Il est important en tous cas que les usagers qui décident d'acquérir un casque, soient certains qu'il s'agit d'un casque de bonne qualité.

Par contre, en ce qui concerne le caractère obligatoire du port du casque, le Gracq souhaite que cela reste un choix personnel et que cela ne soit pas obligatoire.

On a énormément de membres au Gracq qui roulent avec un casque et qui trouveraient complètement inconcevable de rouler à vélo sans porter le casque. Néanmoins, ils comprennent la position que l'on prend en tant qu'association puisque l'idée consiste à dépasser l'addition des points de vue individuels mais d'essayer vraiment d'aborder la problématique de manière globale, car il s'agit bien de santé publique et donc qu'il y a beaucoup d'aspects à prendre en compte.

L'équation assez simple du port du casque se présente de la manière suivante : on porte un casque, cela permet de réduire la gravité de certaines blessures à la tête, éventuellement d'éviter des blessures graves, d'éviter éventuellement des décès. Donc, si on rend le port du casque obligatoire, davantage d'usagers portent le casque, on augmente les effets bénéfiques finalement du port du casque en termes de nombre de personnes protégées.

Pour le GRACQ, ce n'est pas correct. Il s'agit d'une équation qui est uniquement partielle. Effectivement, si on rend le port du casque obligatoire, on va avoir une augmentation de certains effets bénéfiques par rapport à l'effet protecteur du casque.

Néanmoins, il faut aussi prendre en compte le fait que le port du casque obligatoire a des impacts sur la pratique du vélo. On va constater une réduction du nombre de déplacements à vélo, soit un ralentissement de la croissance de l'usage du vélo que l'on observe à l'heure actuelle. Or, il est avéré que la pratique du vélo, par ailleurs, a toute une série de bénéfices en matière de santé.

Pour notre association, l'essentiel est de réduire au maximum les freins à l'usage du vélo et d'encourager au maximum la pratique du vélo. On nous rétorque parfois que l'obligation du port du casque peut être comparée au port de la ceinture de sécurité dans les véhicules, celle-ci constitue un dispositif qui permet de réduire la gravité des accidents. Si le port de la ceinture peut décourager les gens d'utiliser la voiture, je ne suis pas contre. Par contre, si encourager le port du casque, consiste à éloigner un public de se mettre en selle, là, c'est un problème de santé publique.

Les scientifiques prennent en considération la première équation et disent que l'obligation du port du casque se justifie dès lors que les blessures évitées grâce au port du casque sont supérieures à toutes ces pertes en bénéfice santé qu'on risque de rencontrer si on rend le port du casque obligatoire.

Il nous est souvent rétorqué que le fait de rendre le port du casque obligatoire ne va pas nécessairement occasionner une réduction de la pratique du vélo. Il a été démontré dans d'autres pays, dans d'autres provinces qui ont mis cette obligation en oeuvre, notamment en Australie où on en a fait dans les études, qu'effectivement, ils avaient une réduction du nombre de blessures à la tête mais arrivaient aussi à un nombre réduit de blessures corporelles dans la même mesure, lésions qui ne peuvent pas être expliquées par le port du casque. Ils ont analysé cela par le fait que cela pouvait s'expliquer par une certaine réduction de cyclistes.

En tous cas, en Australie, ils se sont aperçus que la baisse la plus flagrante de l'usage du vélo s'exerçait sur le public des 10-17 ans, qui représente vraiment le public qui est le plus sensible de notre point de vue et pour lequel les conséquences en terme de réduction du nombre de cyclistes sont les plus dramatiques.

Obliger les gens à porter un casque constitue un frein supplémentaire à la pratique du vélo, et peut être aussi un frein économique.

On sait que dans des pays qui ont introduit l'obligation du port du casque pour les enfants, on en vient ensuite et assez rapidement à l'obligation généralisée du port du casque et à l'heure actuelle, le débat a lieu en France.

Par rapport au fait d'obliger le port du casque, notre crainte réside dans le fait que cela renforce l'image du vélo perçu comme dangereux, ce qui est problématique pour notre association. On pourrait avancer par contre dans le domaine des équipements à rendre obligatoires (avertisseur, sonneries) avant le port du casque.

Le problème consiste dans le fait que les pouvoirs publics, les associations cyclistes essaient de convaincre toute un maximum de personnes de se mettre en selle alors que cette image assez dangereuse du vélo véhiculée par l'obligation du port du casque va à l'encontre de la politique qu'on entend mener en faveur d'autres modes de déplacement tel que le vélo.

Comme je le disais, le public des jeunes adolescents est particulièrement sensible à ces questions-là. Les parents ne vont pas laisser leurs enfants aller à l'école si on leur dit que c'est dangereux, avec les conséquences en chaîne que cela peut entraîner : si les enfants qui ne sont pas formés à la pratique du vélo et à se déplacer de manière autonome, cela représente une perte d'apprentissage qui sera très problématique par la suite.

Il s'agit de publics qui sont extrêmement difficiles à remettre en selle à l'âge adulte, et qui sont plus susceptibles justement, quand ils se remettent en selle à l'âge adulte, d'avoir des accidents.

Ainsi la campagne française que la France a instauré sur l'obligation du port du casque en 2017 véhicule une image particulièrement négative du vélo.

Permettez-moi d'évoquer les bénéfices santé du vélo qui sont nombreux, pour le corps mais également pour l'esprit. Citons une assertion très connue qui affirme que c'est plus risqué de rester assis sur son fauteuil que de pratiquer le vélo.

A côté de ces bénéfices directs de la pratique du vélo pour la personne, existent des bénéfices indirects. Davantage de gens en selle plutôt que dans les transports motorisés c'est permettre aussi d'améliorer la qualité de l'air, l'environnement, et cela représente des effets très positifs pour la collectivité, et donc pour la santé publique de manière générale.

Je voudrais revenir très rapidement sur le principe de sécurité par le nombre. La ligne pour la pratique du vélo est très élevée aux Pays-Bas et puis aux Etats-Unis et elle est franchement moins élevée aux Etats Unis. Si l'on prend en considération le nombre de cyclistes par km, on peut constater que là où la pratique du vélo est beaucoup plus développée proportionnellement, on a beaucoup moins de tués à vélo.

L'analyse des chiffres montre que le port du casque n'a pas grand chose à avoir puisqu'aux Pays-Bas, la proportion de port du casque est de moins de 1%, aux Etats-Unis on a des proportions qui sont particulièrement élevées.

Comment expliquer cela ?

Premièrement, plus on a de vélos qui circulent, meilleure la cohabitation avec les voitures plus particulièrement sera aisée. Peut-être aussi parce que les conducteurs automobiles sont eux-mêmes cyclistes et disposent de meilleurs réflexes sur la route.

Secundo, c'est lié aux politiques publiques : plus on a de cyclistes, plus les pouvoirs publics vont prendre des mesures pour investir dans des infrastructures, assurer davantage la sécurité et créer un environnement favorable à la pratique du vélo. On constate que dans les pays qui encouragent le vélo et qui ont de très beaux chiffres, on a une mortalité cycliste moindre.

Je voulais aussi revenir rapidement sur les chiffres de l'obésité. Si l'on compare les taux d'obésité par pays et les taux d'utilisation du vélo, aux Pays-Bas où ils font beaucoup de vélo, des taux d'obésité moindres sont observés. S'il n'y a pas de lien de cause à effet qui a été démontré directement, un lien patent entre la promotion de l'activité physique et les taux d'obésité peut être attesté.

En Belgique, l'obésité est croissante, avec 48% des adultes qui sont en surpoids et 13% des adultes qui sont obèses. C'est très inquiétant aussi chez les enfants : on voit que ces proportions augmentent également : 20% des enfants sont en surpoids donc 1 enfant sur 5 et 7% sont obèses.

C'est très important de se dire dès lors qu'il faut continuer à promouvoir des activités physiques chez les enfants et à cet égard la pratique du vélo est un excellent moyen de combattre cette obésité et cette inactivité des gens.

Qu'est-ce qu'on attend d'une obligation de port du casque ?

Très rapidement, je voudrais revenir sur un fait qui est incontestable, c'est que le casque ne réduit pas le risque d'accident. Ce n'est pas parce qu'on porte un casque qu'on ne va pas avoir d'accident. C'est une protection.

VIAS a publié en 2017 tout un fascicule sur les lésions qui ont été subies par des cyclistes suite à l'implication dans un accident de la route avec ou sans opposants. Il y a plusieurs

éléments qui ressortent qui sont très intéressants ; je vais en pointer quelques-uns.

Premièrement, c'est que les cyclistes ne sont proportionnellement pas davantage touchés à la tête lors d'un accident que les autres usagers, pas plus que les piétons, pas plus que les occupants de voiture : c'est la même proportion. Cela s'observe en Belgique et aussi à l'étranger.

Deuxièmement, c'est que la proportion de traumatismes crâniens est plus importante chez les jeunes et diminue avec l'âge. Cela se vérifie chez les cyclistes, aussi chez les occupants de voiture et également chez les piétons. C'est valable pour toutes les catégories d'usagers.

Troisièmement, en cas d'implication d'un véhicule motorisé dans un accident avec un cycliste, l'impact sur l'occurrence de certaines blessures sera plus élevé et on observe une fréquence plus élevée des traumatismes crâniens quand un véhicule est impliqué dans un accident de cycliste.

Sur base de ces données-là, l'on se dit : "pourquoi viser spécifiquement les cyclistes ?", "Pourquoi faire porter un casque aux cyclistes ?"

Si l'idée est de sauver des vies, imposons le casque pour tout le monde et on sauvera beaucoup plus de vies. Est centrale cette question quant à l'intérêt de juste s'adresser à cette catégorie d'usagers même si cela part d'une bonne intention.

En Région bruxelloise, les comptages de l'observatoire du vélo démontrent que l'on se situe sur des trajets domicile-travail. Cela ne représente pas nécessairement l'ensemble des cyclistes en Région bruxelloise mais néanmoins, on observe très clairement d'année en année, une tendance très naturelle et spontanée au port du casque, notamment les enfants.

Les proportions de port du casque chez les enfants sont notamment très importantes, bien que l'échantillonnage demeure quand même assez réduit. Qu'attend-on d'une obligation?

Comme je l'ai dit, je mets celle-ci en rapport avec la réglementation sur les dispositifs de retenue pour enfants en voiture, en vigueur depuis 2006.

On observe qu'à l'heure actuelle, moins de 1 enfant sur 4 est correctement installé dans un dispositif de retenue adapté.

Le fait de légiférer n'induit pas qu'on a 100% des personnes qui respectent la loi de manière correcte.

Dans les faits, on constate que les cyclistes sont tout à fait prêts à porter un casque de manière assez spontanée, et donc se pose des questions sur l'intérêt d'une obligation par rapport aux effets assez négatifs que cela peut entraîner par ailleurs.

J'en viens aux décès et blessés graves chez les moins de 14 ans.

Ces dernières années, les décès chez les jeunes cyclistes sont minimales, quelques blessés graves, des chiffres qui sont quand même assez bas et parmi les blessés graves chez les cyclistes, on ne sait pas s'ils étaient casqués ou non, s'ils ont eu des lésions à la tête.

Il reste assez difficile de savoir si on aurait pu éviter ces graves accidents ou réduire les blessures grâce au port du casque puisque les informations en tous cas disponibles sont manquantes.

Par rapport à votre proposition, je dirais que nous c'est même quelque chose qu'on aimerait déjà encourager pour des manques qui sont à l'heure actuelle obligatoires sur un vélo. Je parle par exemple de la sonnette. C'est l'unique accessoire absolument obligatoire sur tous les vélos quels que soient les types de vélos. Et pourtant à l'heure actuelle, il y a beaucoup de gens qui roulent sans sonnette et beaucoup de vélos qui sont vendus sans sonnette et sans que des gens soient nécessairement informés du fait que la sonnette est obligatoire. Commençons peut-être déjà par les équipements obligatoires.

En France, ils ont légiféré en 2017 et imposé le port du casque pour les moins de 12 ans. Quand on leur pose la question sur les effets concrets de cette mesure, ils ne sont pas capables de dire si les effets ont été positifs ou négatifs parce qu'on travaille avec des chiffres finalement qui sont tellement réduits que la moindre augmentation ou diminution n'est statistiquement pas significative. Actuellement, ils sont incapables de dire si cette mesure porte ses fruits.

En termes de recommandations à faire pour vraiment améliorer la sécurité des cyclistes, en priorité, c'est premièrement réduire les barrières à la mise en selle et essayer de favoriser le principe de sécurité par le nombre tout en continuant d'informer les cyclistes et les sensibiliser au bon comportement.

Deuxièmement, c'est se concentrer sur les mesures qui permettent de vraiment réduire le risque d'accidents, qui sont favorables non seulement pour les cyclistes mais qui profitent également à l'ensemble des usagers.

Je ne vais pas revenir sur la question des infrastructures, je pense qu'il y a encore beaucoup de progrès à faire pour avoir des infrastructures plus sûres pour les cyclistes et qui permettent vraiment de garantir de meilleures conditions.

La réduction effective de la vitesse en agglomération est un paramètre essentiel.

Je ne peux qu'applaudir les autorités bruxelloises qui ont pris la décision de généraliser le 30km/h sur le territoire de la Région Si ce n'est pas respecté intégralement à la lettre néanmoins, on voit déjà les progrès. L'importance de la formation et de la sensibilisation est également essentielle.

Le Gracq est d'ailleurs favorable à l'intégration d'un volet « sécurité routière » au sein du cursus scolaire qui comprendrait également une formation au vélo. On est partisan aussi des sanctions à l'encontre des comportements dangereux : évidemment les automobilistes qui mettent en danger les piétons et les cyclistes mais j'insiste également pour les cyclistes qui sont des conducteurs ; en tous cas il faut pouvoir sanctionner les comportements des cyclistes qui mettent les autres en danger et qui se mettent en danger également.

Je voudrais dire un petit mot aussi sur le design des véhicules automobiles.

On voit à l'heure actuelle et en Région bruxelloise également une tendance à avoir des

voitures de plus en plus volumineuses ce qui a un impact absolument énorme sur l'insécurité cycliste et des piétons. Il est assez disproportionné de considérer qu'on ne fait absolument rien pour enrayer cette augmentation de véhicules qui est vraiment très problématique mais que parallèlement on va imposer aux cyclistes de porter un casque.

Pour finir mon exposé, je souhaiterais aborder la question de la popularité des mesures.

Dans l'enquête d'insécurité routière de VIAS qui date de 2020., la mesure qui requiert le plus de soutien populaire, c'est l'obligation du casque pour les moins de 12 ans. Tout en bas de la liste, vous voyez la zone 30 généralisée dans le centre des grandes villes.

On sait pourtant que la généralisation du 30 dans les centres urbains est vraiment la mesure qui va avoir le plus d'impact favorable au niveau de la sécurité routière et de la sécurité de tous comparée au port obligatoire du casque pour les moins de 12 ans.

Le législateur doit être bien informé que lorsqu'il prend sa décision, une mesure soi-disant populaire n'est pas celle nécessairement qui est la plus avantageuse pour la sécurité routière.

Il est assez facile aussi de dire que les cyclistes n'ont qu'à se protéger eux-mêmes et de ne pas avoir envie de lever le pied quand on est en voiture.

La question qu'on doit se poser aujourd'hui c'est "quelle vision du vélo pour Bruxelles, dans notre ville?", "Veut-on du vélo pour tous ou finalement le vélo sera-t-il réservé à un petit club de gens bien équipé, bien sportif ?

Je terminerai en estimant qu'on doit prendre exemple sur des autres pays qui légifèrent des politiques ambitieuses "vélo", sur les Pays-Bas, sur le Danemark qui n'envisage pas en tous cas d'imposer le port du casque.

M. Benoît Godart, "porte-parole chez VIA :

La sécurité dans la pratique du vélo

Merci pour l'invitation. J'ai dû remplacer Monsieur Danneels au pied levé.

Je vais vous exposer le point de vue de VIAS au niveau de l'obligation du port du casque. Je vais commencer par quelques statistiques.

En Région bruxelloise, on constate une augmentation du nombre d'accidents impliquant les vélos à mettre en relation avec l'augmentation spectaculaire du nombre de cyclistes à Bruxelles, ainsi qu'un commencement d'une augmentation d'accidents impliquant les vélos électriques.

Le nombre de tués à Bruxelles en ce qui concerne les cyclistes est heureusement d'ailleurs très limité. Nous sommes plutôt dans une tendance à la baisse pour l'ensemble des usagers même si c'est à relativiser évidemment surtout pour les années 2019-2020. Le tout dernier baromètre de la sécurité routière pour l'année 2021 met en évidence un dépassement du millier d'accidents impliquant des cyclistes à Bruxelles. Par rapport à il y a dix ans, c'est le double. Cette statistique est à mettre en relation avec l'augmentation

exponentielle du nombre de cyclistes.

Heureusement, comme je l'ai dit, le nombre de tués reste très limité, ce qui est une bonne nouvelle. Cette tendance est à surveiller.

Le fait d'avoir certainement maintenant des infrastructures un peu plus dédiées au vélo va probablement aussi améliorer les choses dans les années qui viennent., certaines communes commençant déjà à être un peu saturées et un élargissement des voiries semblant nécessaire.

J'en viens au port du casque. Si l'obligation est légalisée, ce sera une mesure fédérale à l'instar de ce qu'on a vu tout à l'heure avec les mesures prises au niveau de la sécurité routière pour les trottinettes électriques.

Certes, nous avons quatre ministres de la mobilité en Belgique, mais in fine, ce sera l'autorité fédérale qui décidera puisque le code de la route est fédéral même si les régions seront consultées.

Pour ce qui est de la répartition des blessures, en 2016, on avait fait une étude ciblée au niveau de Bruxelles qui montrait que les cyclistes n'étaient pas nécessairement plus touchés à la tête. Depuis, on a fait une étude un peu plus élargie et puis malheureusement comme on l'a vu aussi le parc de voitures évolue.

On constate clairement que les piétons et dans une moindre mesure mais certaine mesure, les cyclistes sont plus touchés à la tête que les autres usagers, en particulier les motocyclistes qui eux ont tous un casque forcément.

Les effets du port du casque sur les blessures des cyclistes, globalement, les KSI (blessures très graves ou mortelles) permettent une réduction de 70% du risque de traumatisme crânien, 60% des blessures graves et fatales, donc à ce niveau-là, il n'y a pratiquement plus personne qui peut remettre en cause les bienfaits du port du casque.

En ce qui concerne la position de VIAS, nous sommes plutôt réticents à le rendre obligatoire pour l'ensemble des cyclistes parce que cela pourrait freiner l'usage un peu plus récréatif du vélo. Par exemple, un touriste qui arrive dans une ville et qui a envie de la visiter à vélo, et s'il n'a pas de casque, ce serait un peu dommage qu'il ne puisse pas la visiter.

En ce qui concerne l'obligation générale, VIAS demeure assez réticent et je vous renvoie à la toute dernière Méta-étude, qui a été menée et rassemblée 53 études du monde entier entre 1989 et 2007. On constate quand même des résultats un peu plus mitigés.

Si il est vrai que certaines études montrent que l'obligation générale du port du casque ralentit ou freine l'utilisation du vélo de la part de certains publics néanmoins, on voit clairement que l'obligation de porter un casque à vélo influe beaucoup moins sur le choix de se tourner vers le vélo que d'autres facteurs comme l'infrastructure par exemple.

Dans la plupart des études qui ont montré une baisse de l'usage du vélo, après l'instauration de l'obligation, on voit que cette diminution est assez limitée et ne se faisait sentir qu'à court terme avant que la pratique du vélo ne reparte à la hausse. Il convient donc de relativiser.

Je vous renvoie vers cette étude qui est quand même la dernière en date et qui est la plus importante probablement menée.

En ce qui concerne la position de VIAS, par contre, on est plutôt favorable à une obligation du port du casque pour les enfants.

Premièrement, pour les jeunes cyclistes, le risque de blessures graves ou mortelles est plus important entre 6 et 14 ans. A cet âge-là, ils courent 2 fois plus de risques qu'entre 15 et 17 ans et 2,5 fois plus de risques qu'entre 18 et 24 ans.

En ce qui concerne la tête touchée dans un accident sur deux, le docteur Youatou Towo en a parlé tout à l'heure pour les trottinettes. C'est un peu la même chose pour les cyclistes.

On a ainsi mené une étude dans les services d'urgences des hôpitaux qui montrent que pour un tiers des cyclistes hospitalisés, le diagnostic principal concerne les lésions à la tête et au cerveau mais pour les enfants, on en est à plus de 1 cas sur 2.

Le casque réduit le risque de blessure à la tête de 70%. C'est évidemment d'autant plus important pour un enfant de porter le casque d'autant qu'une blessure à cet âge-là puisse s'avérer plus grave évidemment.

Quatrième élément : aucune étude fiable ne montre que l'imposition du casque pour les enfants a des effets dissuasifs sur la pratique du vélo.

Une étude l'a ainsi montré en Suède, du côté de Stockholm, il y a eu une forme d'exode urbain et les gens s'étaient déplacés pour vivre en dehors des villes ce qui rendait les déplacements à vélo plus difficiles pour les enfants comme le fait d'aller à l'école et c'est ce qui avait expliqué le fait que le nombre d'enfants à vélo avait baissé plutôt que par le biais de l'obligation du casque.

Le port du casque présente davantage un intérêt en fonction évidemment de la collision plus ou moins avérée avec un véhicule motorisé.

En cas de chute, là, il est clair et net qu'il est efficace et une étude menée justement dans un service d'urgences dans les hôpitaux a montré que 90% des cyclistes, à ce moment-là, étaient impliqués dans un accident sans autres protagonistes. Pas moins de treize pays de l'Union Européenne qui l'ont imposé pour les enfants, la France, notamment.

Maintenant, on peut espérer que les enfants qui mettent un casque vont continuer à le porter lorsqu'ils arrivent à l'âge adulte.

L'impact positif sur la sécurité routière est patent et on peut espérer aussi que les parents auront tendance aussi à montrer l'exemple et à mettre davantage le casque.

Sur le plan de l'adhésion sociale, je serai plus nuancé que le GRACQ : cela facilite les choses quand on sait qu'une majorité de la population adhère à la mesure en espérant qu'elle sera bien respectée mais ceci ne doit pas empêcher de légiférer.

Le point de vue de VIAS est assez clair. On le recommande pour les cyclistes, on ne veut

pas nécessairement le rendre obligatoire. Par contre, pour les enfants de moins de 14 ans , au niveau de la sécurité routière, cela nous paraît être une mesure qui a du bon sens d'imposer une obligation.

Evidemment, ce n'est pas la seule mesure à prendre, elle doit se combiner avec la limitation de la vitesse dans centres des villes à 30km/h, et le fait d' améliorer l'infrastructure : cette dernière est probablement l'un des facteurs qui dissuade ou qui justement persuade les gens de se mettre au vélo à partir du moment où sur votre trajet quotidien, vous avez une belle piste cyclable , cela vous encourage à utiliser le vélo bien plus que l'obligation du port du casque.

Dans ce contexte, les campagnes pour les cyclistes et automobilistes restent évidemment indispensables.

Cédric Sever (Country Manager, Take away):

Quelles bonnes pratiques pour les livreurs professionnels à vélo ou à trottinette ?

Merci de m'accueillir parmi vous.

Je suis Directeur Général de la société Take Away pour la Belgique et je suis aussi Directeur des opérations pour Take Away Express (qui est la partie opérationnelle de la plateforme). On m'a demandé de venir vous exposer un peu l'encadrement que la société Just Eat Take Away offre à ses livreurs professionnels.

Mon exposé abordera les points suivants: « Que fait Just eat take away ? » « Quel est l'encadrement et l'environnement que nous offrons à nos livreurs professionnels », par rapport à la sécurité-santé". J'effectuerai un zoom sur les pays et le port du casque.

Just Eat Take Away, le logo est assez reconnu par les fans de football.On vient de pizza.be, une société belge qui a été rachetée après par Thuisbezorgd.nl qui a commencé en 2000. Ils ont acheté pas mal de sociétés pour devenir takeaway.com. Justeat a commencé d'abord au Danemark et ensuite a adhéré aux Pays-Bas, etc. devient Just Eat Take Away.

Pourquoi j'évoque cela ? Parce que quand je parle de la sécurité, de la santé de nos livreurs, je parle vraiment d'un grand groupe, représenté un peu partout dans le monde.

Chaque livreur à vélo n'est pas seulement un livreur de la société Just Eat Take Away, parce qu'il est habillé en orange ou qu'il a un casque de Just Eat Take Away, il fait partie de la société.

Depuis le call business de la société, il s'agit de mettre en contact un consommateur et un restaurant :le consommateur passe sa commande, il commande au restaurateur, il reçoit sa commande, il peut déguster mais il y a quand même un livreur qui doit aller d'un restaurant jusqu'au consommateur.

Il y a deux possibilités : ou bien c'est le restaurant qui fait lui-même sa livraison, et là, on a aucune responsabilité; dans cette mesure, je n'ai aucun moyen de pouvoir gérer la santé ou la sécurité du livreur-même parce que c'est un employé du restaurant. C'est pourquoi toute l'opération a été basée dans une société qui s'appelle Take Away Express Belgium. Celle-ci

gère tous les coursiers et employés de la société. Donc, ce sont les restaurateurs qui n'ont pas les moyens ou qui ne veulent pas eux-mêmes faire le transport et qui font appel à nos services de transports ou de logistique pour faire la livraison de leurs repas.

Il est très important de savoir que la société que je représente, c'est vraiment l'opération Just Eat Take Away et pas tous les livreurs dont une veste orange a traîné quelque part dans le restaurant. L'encadrement de nos employés est essentiel parce qu'il y a une forte concurrence entre les sociétés de livraison (Deliveroo, Uber eats, Just Eat Take Away) et parfois surviennent des amalgames fallacieux quant au fonctionnement des différentes plateformes.

La différence entre nous et les autres sociétés, c'est que nous, on emploie nos livreurs. Les livreurs sont des employés de la société. Ils ont un salaire de base et des pourboires, un abonnement pour leurs téléphones, un étui et une assurance hospitalisation. Nos livreurs n'effectuent pas seulement des livraisons, ils sont vraiment des ambassadeurs de la marque.

Premièrement, il y a un processus de recrutement en bonne et due forme avec un contrôle médical: un parcours de sécurité avec le vélo électrique, un test par rapport à la sécurité routière.

Ensuite, il y a un examen de la performance, à savoir qu'un capitaine qui a une certaine expérience effectue les premières livraisons avec le nouveau candidat.

Nos livreurs sont rémunérés à l'heure et c'est la société qui gère l'efficacité, qui gère le planning, ils ne doivent pas pédaler comme des malades dans le trafic bruxellois pour arriver pour que votre pizza soit chaude. La société prend cela en main.

Nous disposons d'un plan d'amélioration de la sécurité, après chaque accident ou incident. Quel est le soutien apporté à nos employés? A la différence de nos concurrents, nous fournissons tout le matériel à nos travailleurs.

C'est-à-dire qu'ils ne doivent rien acheter eux-mêmes et, si un élément est endommagé, nous le remplaçons: nous fournissons un casque et des gants, une veste (modèle hiver et modèle de pluie) et un pantalon de pluie avec bandes réfléchissantes, un sac à dos de livraison fluorescent et un vélo électrique.

Nous avons plusieurs équipes centralisées qui les soutiennent, c'est-à-dire qu'on a une équipe de dispatching localisée aux Pays-Bas et qui les aide en cas de problèmes sur la route. Et nous avons aussi une équipe locale en place qui les guide et qui les encadre.

Une journée dans la vie de nos livreurs, c'est: il arrive dans un hub (local dans la ville, il y a plusieurs modus operandi), il a une conversation avec son coordinateur et il a un toolbox au début de chaque shift. Le toolbox, météo et puis des rappels de sujets liés à la sécurité avec un thème différent, se déroulent toutes les deux semaines. Ensuite, il y a la vérification du vélo au début de chaque shift/journée, afin de veiller à ce que chaque vélo soit sécurisé, confortable et pour être certain que l'employé est apte à effectuer le travail confortablement. Actuellement, cela s'effectue via le formulaire Google, mais nous travaillons à une application.

Il est important d'évoquer les capitaines: ils ne font pas de livraison et roulent librement

dans la ville. Ils vont voir si les ambassadeurs de notre marque sont en sécurité, s'il y a un accident, s'il y a un problème de batterie, etc.

Nous avons trois modèles opérationnels.

Le premier c'est celui qui fait référence à une présence effective de la société en ville. Chaque fois que vous voyez un livreur de Just Eat Take Away, full orange avec un casque, cela signifie que nous sommes présents dans la ville et que nous y disposons donc d'un espace, de bureaux, des locaux, etc. pour accueillir nos livreurs, pour leur donner des toolbox mais aussi pour qu'ils puissent s'équiper, pour qu'ils puissent prendre leur vélo, etc.

On a un deuxième modus operandi, c'est full remove : les livreurs ont leur équipement, ils sont contrôlés, ils ont des coordinateurs, sauf qu'il n'y a pas de local de la société dans la ville, seulement un accord avec des infrastructures telles que des cafés.

Nous avons enfin le modèle Hybrid, c'est comme à Bruxelles, par exemple, le centre est desservi par un hub, mais tout ce qui est aux alentours, est desservi par des livreurs en full. Parlons du matériel : nous voulons être certains que ce qu'on leur confie comme matériel est apte, confortable, sécurisé pour pouvoir opérer.

Un formulaire quotidien est à remplir pour vérifier si le vélo est sécurisé, et une application sera opérationnelle dans le futur.

Les vélos sont nettoyés toutes les semaines; le fournisseur assure une maintenance plusieurs fois par semaine et les vélos électriques ont tous une vitesse maximum de 25 km/h.

Après, on passe aux EPI qui sont obligatoires: on a une veste avec différentes options pour l'hiver et l'été. On a un pantalon de pluie, un casque et des gants.

Comment procède-t-on aux achats de ces EPI ? On fait une évaluation des risques par rapport à chaque EPI, et aussi au port du casque.

Pourquoi une telle importance au casque ? Parce qu'à un moment donné, on a franchement vu un bon nombre d'accidents et où les lésions crâniennes devenaient de plus en plus importantes (30%).

On a essayé de regarder pour la standardisation au niveau de tous les pays mais comme on a un énorme consortium on n'est pas tous d'accord. On vient aussi de voir plusieurs autres représentations, plusieurs pays en approches différentes.

En Belgique, nous avons rendu le casque obligatoire pour tous nos livreurs, depuis avril 2021 pour tous les ambassadeurs de la marque de Just Eat Take Away. Comme ils sont employés, cette obligation est prévue dans leur contrat de travail.

Je dis bien Just Eat Take Away mais pas les livreurs qui sont employés par des restaurants, qui ont d'autres statuts.

On est le premier pays à le rendre obligatoire pour le groupe et nous ne connaissons jusqu'à présent qu'un seul employé qui a quitté la société parce qu'on a rendu le casque obligatoire.

Le résultat a été immédiat : on a eu une réduction de 33% d'accidents avec blessures à la tête avant avril 2021 à 2% de blessures à la tête après avoir rendu le port du casque obligatoire.

M. Mark Tant (Responsable département Cara, VIAS)

Tester les aptitudes des automobilistes de 18 à 108 ans ?

Nous avons déjà parlé des accidents graves. D'abord, le but de mon exposé n'est pas de vous fournir trop de réponses, mais plutôt essayer de vous laisser poser les questions, afin d'avoir une discussion plus axée, plus approfondie. Je vais aborder d'abord le concept de permis de conduire. Ce n'est pas très difficile. Puis, le concept de l'aptitude à la conduite qui est plus ardu et je vais aussi essayer de situer le concept de l'âge dans l'aptitude à la conduite.

D'abord, le permis de conduire. Qui a besoin d'un permis de conduire ? En résumé, la plupart des conducteurs qui conduisent un véhicule motorisé ont besoin d'un permis de conduire.

Il y a quelques exceptions, par exemple, les conducteurs des engins de déplacements dont on a déjà parlé et aussi les conducteurs qui sont nés avant 1961.

Vous devez savoir que dans les permis de conduire, il y a deux groupes et dans les deux groupes, il y a plusieurs catégories. Le groupe 2 reprend les permis pour les voitures plus larges et la conduite professionnelle et dans le groupe 1, par exemple, on a la catégorie B qui est la voiture, la catégorie la plus importante en Belgique.

La règle la plus importante, la plus fondamentale et basique dans la législation belge est l'article 8.3 du Code de la route. Cet article introduit les aspects importants de cette discussion.

Tout d'abord, tout conducteur doit être en état de conduire. On doit disposer des connaissances nécessaires, sur le plan théorique et sur le plan pratique. L'aspect de la santé, les qualités physiques, s'invitent dans la discussion relative à l'aptitude à la conduite.

Il y a deux raisons pour lesquelles on peut avoir le statut du permis de conduire en ordre. La première, l'exigence légale, que je vais aborder. La seconde, l'exigence d'assurance dont Monsieur Didier va vous parler.

Comment obtenir et conserver son permis de conduire en Belgique ?

D'abord, on doit réussir quelques examens. Il y a quelque chose à faire pour recevoir, soit conserver le permis de conduire. Les conditions sont qu'on ne peut pas être déchu du droit de conduire (quand le juge prend le permis), on doit avoir réussi un examen théorique, on doit montrer qu'on a assez de connaissance théorique ; on doit avoir réussi un examen pratique, on doit montrer qu'on gère la voiture et on doit montrer qu'on est en bonne santé. Comment effectue-t-on cela ? Soit on signe une déclaration sur l'honneur qu'on est assez sain, soit on s'adresse à un médecin.

J'introduis un élément important dans cette discussion. La capacité de conduite et

l'aptitude à la conduite sont bien distinctes.

Les deux aspects théorique et pratique sont des connaissances que l'on doit acquérir en termes de capacité de conduite. L'autre aspect, celui de la santé, est l'aptitude à la conduite.

Je vais d'abord commencer par l'aspect de l'aptitude à la conduite. Tous les aspects de la santé sont écrits dans la législation belge. En fait, il y a un arrêté royal de 1998 où les critères médicaux sont décrits. Cet arrêté royal a plusieurs articles et plusieurs annexes. Dans l'annexe 6, on décrit les critères médicaux. Sont ainsi stipulés les troubles fonctionnels et affections éliminatoires, à propos desquels le permis n'est plus valable. Ce sont des normes médicales. Ceci signifie que c'est le médecin qui seul peut prendre une décision à cet égard, pas ce n'est ni le juge, ni la police.

Quelles sont les conditions médicales ? Je ne vais pas rentrer dans les détails des 12 chapitres de cet arrêté. Le chapitre le plus important concerne les affections neurologiques (les AVC, les maladies de Parkinson, les démences, par exemple, des affections psychiatriques, les démences, les troubles locomoteurs, l'épilepsie, la somnolence pathologique, les dépendances d'alcool, les médicaments, le diabète), qui recensent tous les critères et toutes les affections qui sont mentionnées dans la législation belge.

C'est le médecin qui peut être le médecin généraliste, médecin spécialiste, voire un médecin du CARA qui va évaluer ce critère et prendre la décision, qui va décerner à son patient une attestation médicale et la commune la commune qui va officialiser l'attestation sur le permis de conduire.

Le CARA est le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, compétent par voie réglementaire et qui est un département de l'institut VIAS.

Depuis la Sixième Réforme de l'Etat, la compétence d'aptitude à la conduite est régionalisée et en ce qui concerne Bruxelles, la compétence est gérée par Bruxelles Mobilité.

Tous les médecins peuvent renvoyer au CARA, et il existe trois raisons obligatoires pour renvoyer au CARA (les problèmes locomoteurs, les problèmes fonctionnels cognitifs, les problèmes visuels.

Pour répondre aux questions d'aptitude à la conduite, on dispose de trois expertises dans notre équipe (l'expertise médicale, les neuropsychologues et les experts en aptitude pratique). Les experts en aptitude pratique vont voir si les problèmes constatés au niveau médical et au niveau psychologique se traduisent dans la participation au trafic sur la route.

Comment, maintenant, l'âge s'inscrit dans cet examen de l'aptitude ? En fait, l'âge ne s'inscrit pas. Ce n'est pas si simple. L'âge au sens chronologique en matière d'aptitude à la conduite n'est pas un critère médical et n'est nullement mentionné dans l'arrêté royal. Si ce dernier donne lieu à des maladies liées à l'âge, bien sûr, il ne les occasionne pas chez tout le monde et certainement pas dans tous les cas et dans les mêmes circonstances.

Il n'est pas davantage n'est pas un trouble fonctionnel et il n'existe pas non plus de lien clair entre l'âge chronologique et les troubles fonctionnels. En fait, si on introduit l'âge dans les aspects de l'aptitude à la conduite, cela peut être considéré comme discriminatoire.

Dans tous les travaux nationaux et internationaux, il n'existe pas d'indication selon laquelle les examens médicaux liés à l'âge soient rentables. Ce point de vue est partagé par la commission européenne.

Certes, sur le plan statistique, l'on constate que dans les accidents mortels, les personnes âgées sont plus impliquées, et elles sont plutôt victimes.

Nous sommes d'avis que si on entend quelque chose pour les seniors, pour les personnes âgées, il ne s'agit pas nécessairement d'une question d'aptitude, c'est aussi une question de compétence ou une combinaison des deux.

Ma dernière proposition consiste à vous dire que si apparemment, on n'a pas de problème avec le contrôle technique périodique, pour tous les véhicules, pourquoi ne peut-on pas introduire un contrôle similaire pour tous les conducteurs ?

M. Bruno Didier (Directeur, membre du Comité de direction, Assuralia)

Tester l'aptitude à la conduite : le point de vue des assureurs

Permettez-moi de vous remercier d'organiser ce colloque car ce sont des thèmes qui nous concernent toutes et tous.

Nous sommes tous usagers et ainsi susceptibles d'espérer atteindre un âge respectable et donc d'être confrontés qu'on le veuille ou non aux problèmes de l'aptitude à la conduite.

Ce que je voudrais essayer de vous présenter aujourd'hui, ce n'est pas une recette miracle. Mon métier, c'est de partager avec vous un certain nombre de constats que notre secteur fait dans la gestion quotidienne des accidents de la route. Pour vous donner une idée, avant le confinement, on atteignait le nombre de 450.000 accidents par an, tous véhicules confondus, ce qui représente quand même une masse de dossiers conséquents.

Je vais vous présenter brièvement Assuralia qui est l'Union Professionnelle des Entreprises d'Assurances, et nous représentons environ 98% du marché de l'assurance en Belgique. Si notre mission consiste principalement en la communication, on représente le secteur dans le dialogue avec les autorités tant européennes que belges évidemment, au niveau fédéral, régional et nous disposons de notre propre centre de formation en assurance. Qui dit assurance, dit statistiques.

Pour faire simple, si la moyenne est d'avoir un accident tous les 20 à 25 ans, lorsque que vous êtes jeune conducteurs, vous avez jusqu'à trois fois plus de chance d'avoir un accident. Et quand vous êtes seniors, c'est deux fois.

Il faut quand même avoir à l'esprit que le permis de conduire, à partir de 1967, pouvait s'obtenir sans devoir absolument le prouver. A partir de 1969, c'était conditionné à la réussite d'un examen théorique. Et à partir de 1977, il faut un examen pratique.

Aujourd'hui, vous avez sur la route différents profils de conducteurs avec des expériences fort différentes mais aussi avec un bagage technique et théorique extrêmement différents.

Lorsqu'on parle de tester ou d'imposer quelque chose, et qu'on évoque examens et

évaluations, on parle de contraintes qui portent atteinte à la liberté, etc.

Doit-on trouver normal que le système qui soit mis en place n'arrive pas à protéger un automobiliste âgé roulant à contre sens sur une autoroute et qui percute un automobiliste père de famille qui deviendra paralysé à vie.

Les constats que nous faisons à la lumière de la gestion d'accidents de la route, révèlent qu'il faut attendre qu'un accident se produise sur la route pour qu'on se pose la question de savoir si le conducteur est encore apte à conduire ?

Aujourd'hui, tout ce qui est transport rémunéré de personnes ou transport avec du matériel mis à disposition par l'employeur justifie que le chauffeur doit passer un examen médical et obtenir une approbation médicale.

Demander une attestation médicale doit-il être requis lorsqu'on effectue du transport rémunéré de personnes ? Pourquoi ne se pose-t-on pas la question lorsque l'on conduit les enfants du voisinage à l'école à la sortie des cours.

On impose le contrôle technique dès que le véhicule atteint les 4 ans mais l'aptitude à la conduite du conducteur ne préoccupe pas les pouvoirs publics.

Pourquoi devrait-on tolérer que des gens qui ont des problèmes de vision, qui prennent des médicaments, qui des problèmes physiques, psychiatriques, neurologiques, conduisent ?

Il y a déjà quinze ans, j'ai participé à une audition à la Chambre des représentants et j'avais expliqué aux parlementaires que la personne qui sort de l'évaluation du CARA, avec un document attestant « vous êtes inapte à la conduite, vous avez 12 jours pour rentrer votre permis à la commune », demeure libre de rouler comme si de rien n'était.

En effet, le CARA n'a pas le droit ou la possibilité de communiquer l'identité de la personne aux autorités judiciaires et le corps médical se retranche derrière le secret professionnel pour ne pas communiquer. Est-ce acceptable ? Je pose la question.

A l'étranger, des études ont comparé les systèmes. et on a effectivement des systèmes de contrôle régulier.

Pour ma part, je ne suis pas du tout opposé au principe selon lequel le contrôle soit valable pour l'ensemble des conducteurs et ce tous les dix ans, par exemple. Médicalement, présentez-vous toujours les caractéristiques pour pouvoir conduire un véhicule ?

Ne rien faire n'est certainement pas une solution. Il faut pouvoir protéger le conducteur contre lui-même et avoir un langage pour essayer d'adapter le comportement de la personne au volant en fonction de sa situation. Donc, on doit protéger à la fois le conducteur mais aussi protéger les autres usagers de la route.

Notre secteur, celui de l'assurance, qui récolte les primes pour payer les sinistres provoqués par les assurés, considère que toute mesure qui améliore la sécurité routière, qui diminue le risque d'accident est une mesure qui est positive pour tout le monde.

C'est une image complètement fautive de dire que cela va dans le sens de l'intérêt de

l'assureur.

Je pense qu'une évaluation régulière de l'aptitude à la conduite pour tous est certainement une piste qui pourrait être examinée sans tabous. Il n'y a pas de raison de dire que ce débat ne peut être amorcé.

En Belgique, on dispose d'un droit à l'assurance, responsabilité civile automobile. Donc, un ou une automobiliste qui ne trouve plus de couverture d'assurance sur le marché, s'adresse à un organisme qui donne une couverture financée par l'ensemble des assureurs.

Quand une compagnie d'assurances résilie le contrat avec un usager parce que celui-ci a accumulé x sinistres au cours des dernières années », et que ledit usager reçoit à nouveau une couverture d'assurance, roule et continue de provoquer des accidents, pareil système n'est plus tenable .

Certes, il existe des conducteurs qui ont besoin d'aide, mais il y a un problème réel souligné par notre secteur qui mérite d'être pris à bras le corps et d'être examiné avec la bonne volonté des pouvoirs publics, associations , et assureurs.

Conclusion :

Joëlle Maison , députée bruxelloise DÉFI

Je voudrais évidemment vous remercier toutes et tous, les orateurs, les services du parlement qui assurent toujours le bon fonctionnement que ce soit en séance plénières ou lors d'événements un tout petit peu plus particuliers, le CEG qui assurera le traitement et la publication de nos travaux, ainsi que le public.

Nous pourrons aussi transformer les fruits de ceux-ci en termes de travail parlementaire pour arriver peut-être à les convertir en propositions originales et pour utiliser un mot à la mode, un peu disruptives. C'était un débat apaisé et argumenté.

Il nous tenait à coeur d'inviter aussi des personnes qui n'ont pas le même avis que nous parce qu'on tient évidemment au caractère contradictoire du débat et je crois que effectivement il y a certains arguments que vous avez avancés qui nous paraissent tout à fait recevables également et qui nous permettent d'affiner nos analyses.

Va-t-on d'abord se concentrer uniquement sur les propositions qui sont populaires ? Non, je dirais que la tenue de ce colloque et les thèmes qui sont choisis en sont l'illustration. Précisons à cet égard , si on prend l'exemple de la zone 30, que Schaerbeek, avec un bourgmestre DÉFI a été la première commune à avoir instauré une ville 30, et on ne peut pas guère affirmer dire qu'il s'agissait d'une mesure populaire : je ne pense d'ailleurs pas que notre formation politique soit adepte des propositions qui sont uniquement des propositions populaires.

Je vais mettre en lumière plus particulièrement trois éléments dans cette conclusion.

Premièrement, et l'ensemble des orateurs ont pu le déterminer et le mettre en exergue, c'est qu' effectivement le casque, à vélo comme à trottinette, protège des traumatismes crâniens, faciaux, cervicaux.

Les chiffres sont à cet égard éloquentes : pour les cyclistes, on obtient 70% de traumatismes crâniens en moins ; parmi les chiffres cités par VIAS que je rappelle brièvement, entre 6 et 14 ans - notre proposition vise particulièrement cette catégorie d'âge - le risque de blessure grave est deux fois plus importante, et la tête touchée dans un cas sur deux.

Je crois que ces chiffres sont suffisamment éloquentes pour initier une réflexion et en tous cas, pour faire aboutir, une proposition de notre part.

Certes, cela peut faire apparaître le vélo comme dangereux, mais je pense que la pratique du vélo, dans une ville comme Bruxelles, est dangereuse.

Je crois qu'il est nécessaire aussi, comme cela a été dit, de se doter d'infrastructures sécurisées et il faut poursuivre dans cette pratique de la ville 30, d'une mobilité apaisée où chacun trouve sa place.

On a évoqué le poids des véhicules: je considère à titre tout à fait personnel que les véhicules d'un certain gabarit n'ont rien à faire dans une ville comme Bruxelles.

Le casque rendu obligatoire pour les enfants de 6 à 14 ans vu les chiffres paraît de bon sens.

Une autre proposition serait de faire en sorte pour les véhicules à la location, que ce soient les trottinettes ou les vélos, qu'il y ait un casque intégré.

Cela permettrait notamment aux touristes qui viennent visiter Bruxelles, qui souhaitent louer un vélo ou une trottinette de pouvoir disposer d'un casque qui permet à l'utilisateur de s'en munir que ce soit obligatoire ou pas d'ailleurs.

Pour les livreurs, je remercie monsieur Sever pour son intervention et lorsqu'on a pu entendre tout le matériel que vous proposez aux à vos livreurs le contrat d'emploi, les conditions de travail, etc, devrait nous inciter toutes et tous à privilégier ce type de société par rapport aux autres sociétés que nous sommes d'ailleurs plusieurs dans cette assemblée à utiliser abondamment .

Merci de nous proposer un modèle qui est plus vertueux, davantage respectueux des conditions de travail mais qui de surcroît n'expose pas indûment les livreurs aux dangers de la circulation, et donc, je pense qu'on peut retenir raisonnablement d'après vos interventions respectives, l'obligation du casque pour les livreurs professionnels en tous cas. Enfin, on passe au test d'aptitude de capacité.

Là encore, **DéFI** ne s'est pas montré vraiment populiste dans ses propositions. Parce que, à plusieurs reprises, Marco ou moi avons mentionné en commission de la mobilité du Parlement bruxellois cette éventualité de faire passer, de manière systématique, un test sur base volontaire dont toute personne indépendamment de l'âge qui auraient des interrogations sur sa capacité à la conduite, indépendamment d'un traumatisme, d'un accident ou bien d'un problème médical, pourraient le faire vis le CARA.

On nous a rétorqué que cela allait occasionner beaucoup plus de travail ou de ressources affectées au CARA. Mais cette première proposition nous paraît également guidée par le bon sens : il est intéressant que chacun et ce n'est pas le cas aujourd'hui, qui a des doutes sur

ses capacités, sur ses aptitudes, puisse faire tester ses réflexes, sa vue, son ouïe bref, ses aptitudes a minima pour conduire un véhicule.

Deuxième proposition, déjà formulée aussi auprès de la ministre Vandenbrandt, il ne s'agit pas d'une compétence régionale mais on peut aussi formuler des recommandations à cet égard. Je trouve que l'exemple ou l'assimilation avec le contrôle technique est un bon exemple.

Il n'est pas déraisonnable d'imaginer que l'on pourrait, en Belgique, proposer un test d'aptitude de façon récurrente par exemple, tous les cinq ans à intervalle à déterminer qui serait un test d'aptitude physique a minima , mais également mais aussi de connaissances du code de la route et son évolution.

On le sait aujourd'hui, nombre de conducteurs sont désarçonnés ou déconcertés par rapport à ce qui se passe aujourd'hui, aux changements qui sont observés dans la circulation, ainsi les pistes cyclables dessinées en rouge qui sont prioritaires les, conflits de circulation qui sont dus aux changements, à la ville 30, etc.

Ne serait-il pas également intéressant de proposer également, dans le cadre de cette évaluation globale des aptitudes tous les 5 ans aux conducteurs aussi quelques formations ou questions par rapport aux règles de circulation qui sont en vigueur et qui changent on le voit aujourd'hui.

Je voulais simplement vous dire qu'on s'engage à effectuer un travail parlementaire sans tabou, sans complaisance, sans électoralisme mais dans ce que l'on imagine être l'intérêt général, ce sera donc le fil conducteur et la clôture de cette intervention tout en vous remerciant encore de vos interventions respectives et de votre présence.

Recommandations du CEG

Ce colloque sur la sécurité routière au Parlement bruxellois a été l'occasion pour le CEG d'écouter les analyses de différents conférenciers du milieu hospitalier bruxellois, d'association cycliste, de la sécurité routière, de plateformes de livraison et du secteur des assurances sur les questions du port du casque obligatoire pour certains cyclistes et des tests d'aptitudes à la conduite, et également de dépassionner le débat.

Si le docteur Pierre Youatou Towo, Chef de service en chirurgie au CHU Saint Pierre, est partisan de l'obligation du port du casque à trottinette et recommande également que cette mesure soit accompagnée d'une protection complète (coudières, gants, brassard/gilet jaune et genouillère) afin de minimiser au maximum les lésions provoquées par les accidents en trottinette, le GRACQ, quant à lui, estime que rendre le port du casque obligatoire pourrait avoir des effets néfastes sur la pratique du vélo, comme une réduction du nombre de déplacements à vélo.

L'association estime que pareille imposition constituerait un frein pratique et économique à l'usage du vélo et renforcerait l'image du vélo comme mode de déplacement dangereux et recommande tout de même à certaines catégories de cyclistes (enfants, seniors et sportifs) de porter le casque à vélo.

L'institut VIAS demeure réticent à l'idée de rendre le port du casque obligatoire pour

l'ensemble des cyclistes au motif que cela pourrait réduire la pratique récréative du vélo, est favorable à l'imposition du casque obligatoire pour les moins de douze ans notamment car le risque de blessures graves ou mortelles pour les jeunes cyclistes est plus important entre 6 et 14 ans, sans que cela puisse entraîner un effet dissuasif sur la pratique du vélo.

Au vu des diverses interventions, il est indéniable pour le CEG que le casque protège de lésions graves à la tête et que les plus vulnérables sont les cyclistes les plus jeunes.

Cela conforte la proposition de résolution déposée au Parlement bruxellois par les députés DéFI Marco Loewenstein et Joëlle Maison de rendre le port du casque obligatoire jusqu'à 14 ans, et parallèlement le CEG collaborera avec les députés DéFI à la Chambre des représentants- le fédéral étant compétent pour imposer le cas échéant le port obligatoire du casque- pour défendre cela en tant qu'initiative parlementaire.

Le CEG espère que les enfants continueront sans doute de le porter et nous pouvons espérer que, même si nous ne voulons pas le rendre obligatoire pour les adultes, ceux-ci montreront l'exemple à leurs enfants.

Par ailleurs, les statistiques relatives aux blessures à trottinettes partagées sont interpellantes et nécessitent, comme dans d'autres pays où c'est déjà le cas, que ces trottinettes soient équipées d'un casque, libre ensuite à l'utilisateur de le mettre ou pas .

Pour la plateforme de livraison Just Eat Take Away, la question de la sécurité de leurs livreurs est centrale.

En effet, depuis 2021, Just Eat Take Away a rendu le port du casque obligatoire pour l'ensemble de ses livreurs, et ce dans leur contrat de travail, avec comme résultat avancé une réduction considérable des blessures à la tête en cas d'accident.

Pour le CEG, les mesures de protection des plus vulnérables passent également par des tests d'aptitude à la conduite et il est important de s'assurer qu'on est apte à conduire de 18 à 108 ans

Les intervenants, Mark Tant (VIAS) et Bruno Didier (Assuralia) ont livré leurs opinions : il est anormal d'exiger un contrôle technique périodique obligatoire pour les voitures mais de ne pas se préoccuper de l'aptitude à la conduite des conducteurs.

Une évaluation régulière de l'aptitude à la conduite pour tous est une piste qui devrait être examinée, sans tabou.

Les constats, recommandations et questions ouvertes des intervenants nous confortent dans l'ambition du CEG de braver certains tabous et immobilismes pour réduire les risques et sauver des vies.

Si le port du casque obligatoire pour les moins de 14 ans fait déjà l'objet d'une proposition de résolution, reste à affiner l'enjeu des livreurs et des trottinettes partagées d'une part, l'évaluation de l'aptitude à la conduite de l'autre.

