

22149. - 29 avril 2008. — **M. Francis Saint-Léger** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État chargé des transports** sur des accidents dont sont victimes les deux-roues et en particulier les cyclistes. Il désire connaître les mesures qu'il entend mettre en œuvre afin de renforcer la sécurité des cyclistes.

Réponse. - L'utilisation du vélo comme mode de déplacement a fortement augmenté ces dernières années. Son impact positif sur l'écologie, l'économie et la santé a largement contribué à ce développement qu'encouragent de plus en plus les municipalités. La promotion de l'utilisation du vélo nécessite par ailleurs des réflexions sur l'organisation de l'espace public. Concilier circulation, sécurité routière, vie locale et protection de l'environnement peut en effet s'avérer complexe. Or les cyclistes sont trop fréquemment touchés par l'insécurité routière, notamment en milieu urbain où la proximité et la densité des véhicules motorisés nécessitent de porter une attention particulière à l'organisation et la gestion des déplacements multimodaux. A cet égard, le Gouvernement poursuit la démarche « code de la rue », initiée en avril 2006 par le ministre chargé des transports et qui a débouché sur une évolution du code de la route, avec la parution du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses mesures de sécurité routière. Ainsi, l'article R. 412-6 du code de la route précise désormais que le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Ce texte permet également aux municipalités de créer en agglomération des « zones de rencontre » dans lesquelles les véhicules circulent à une vitesse maximum de 20 km/h afin d'assurer une plus grande sécurité à tous et notamment aux cyclistes. Ce décret prévoit également pour les « zones de rencontre » et « les zones 30 », l'aménagement des rues à sens unique en double-sens pour les cyclistes afin de sécuriser leurs déplacements. Très répandus en Europe du Nord, notamment en Belgique, les contre-sens cyclistes sont des aménagements sûrs en raison de la visibilité mutuelle qu'ont les usagers et qui les incitent à ralentir en situation de croisement. Par ailleurs, la création des « voies vertes » par le décret du 16 septembre 2004 permet la circulation exclusive des véhicules non motorisés comme le vélo, les piétons et les cavaliers. C'est une alternative au partage de l'espace public routier. Les « voies vertes » peuvent être aménagées dans un environnement très varié, tantôt urbain, tantôt rural, dans des parcs ou des espaces naturels. Contrairement aux pistes cyclables n'autorisant que les cyclistes, les « voies vertes » autorisent la pluralité des modes de déplacement doux. Depuis le 1^{er} octobre 2008 et afin d'accroître la perception des cyclistes, le port d'un gilet rétro-réfléchissant a été rendu obligatoire pour le conducteur et le passager d'une bicyclette circulant hors agglomération la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante. En outre, différentes campagnes d'information sont menées afin de diffuser des recommandations pour les déplacements à vélo. Parmi ces recommandations figurent l'équipement des vélos d'un « écarteur de danger » incitant les automobilistes à respecter la distance de sécurité lors, du dépassement d'un cycliste ainsi que le port du casque. Le comité interministériel à la sécurité routière du 13 février 2008 a décidé, après examen, de renforcer la communication sur l'intérêt de porter un casque à vélo par les cyclistes, sans pour autant le rendre obligatoire. Afin de répondre plus précisément à la question du port du casque à vélo, le conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) a lancé en novembre 2008 une étude sur le sujet dont il analyse actuellement les résultats. Par ailleurs, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) a organisé, le 28 mai 2009, une journée scientifique pour faire le point sur les connaissances concernant le vélo et le casque sous différents angles (traumatologie, épidémiologie, biomécanique, socio-psychologie...). Tous les enseignements possibles en seront tirés.