

179Q3. - 26 février 2008. - **M. Bernard Perrut** attire l'attention de **M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables**, sur la nécessité d'amplifier les mesures destinées à assurer la sécurité des cyclistes, en généralisant la prévention au moment où se développe l'utilisation de ce mode de transport, et notamment dans les villes, mesures notamment pour contrôler et, le cas échéant, sanctionner le manque de respect des règles du code de la route, éventuellement obligation du port du casque dans certaines conditions. Il lui demande quelles sont ses intentions en ce domaine.

Réponse. - Le développement de l'utilisation du vélo, notamment en agglomération, a nécessité de prendre des mesures destinées à assurer la sécurité des cyclistes. Le Gouvernement, dans sa démarche « code de la rue » initiée en avril 2006, a permis de faire évoluer le code de la route, avec la parution du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008. Celui-ci vise à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers. 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 ». Concernant les mesures de contrôle et de sanction éventuelles, il appartient aux forces de l'ordre de veiller au respect de cet article du code de la route. 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 dans 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 (sauf cas particulier). Très répandus en Europe du Nord, notamment en Belgique, les contre-sens cyclistes sont des aménagements très sûrs en raison de la vision mutuelle qu'ont les usagers et qui les incitent à ralentir en situation de croisement. Depuis le 1^{er} octobre 2008, 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. Par ailleurs, 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. Concernant ce dernier, le comité interministériel à la sécurité routière du 13 février 2008, après examen de la question du port du casque par les cyclistes, a décidé de renforcer la communication sur l'intérêt de le porter notamment pour les plus jeunes, 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 (CGDD) a lancé en novembre 2008 une étude sur le sujet dont il analyse actuellement les éléments. 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, bio-mécanique, socio-psychologie, etc. La délégation de la sécurité et de la circulation routière, représentée à cette journée scientifique, retiendra les enseignements qui pourraient en découler.