

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2004-2005

---

2 FÉVRIER 2005

---

## Proposition de loi complétant la réglementation de la circulation routière par des dispositions relatives à la veste de sécurité

(Déposée par M. Flor Koninckx)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

Nous constatons qu'au cours de l'année 2001, 2 322 piétons ont été impliqués dans un accident de la circulation. Le piéton est, par définition, l'utilisateur de la route le plus vulnérable et les accidents dans lesquels des piétons sont impliqués font beaucoup de blessés graves et de morts. On estime que, suivant le type de route, jusqu'à 50 % de ces accidents sont dus en partie au fait que les piétons ne sont pas assez visibles.

Nous constatons également que, depuis plusieurs années, on se préoccupe beaucoup de la visibilité des cyclistes.

Des directives européennes relatives à l'éclairage des vélos sont en préparation. Les écoles, les villes et les communes distribuent des brassards et des vestes fluorescents en vue de rendre les gens plus visibles.

Nous constatons également que, dans les pays qui nous entourent, on consacre beaucoup d'attention au port de vestes de sécurité dans le trafic routier. Il existe une directive européenne concernant le port de vêtements de visibilité pour les usagers professionnels. L'Espagne a imposé à tous les automobilistes l'obligation de disposer d'une veste rétro réfléchissante à bord de leur véhicule. L'Italie a prévu, dans le règlement technique, une obligation analogue pour les chauffeurs se trouvant en situation d'urgence. En Autriche, les chauffeurs de camions de plus de

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2004-2005

---

2 FEBRUARI 2005

---

## Wetsvoorstel tot aanvulling van de wegverkeersreglementering met bepalingen betreffende het veiligheidsvestje

(Ingediend door de heer Flor Koninckx)

---

### TOELICHTING

---

We stellen vast dat in het jaar 2001, 2 322 voetgangers betrokken waren bij een verkeersongeval. De voetganger is per definitie de zwakste weggebruiker. Ongevallen met die zwakke weggebruiker veroorzaken dan ook veel zwaargewonden en doden. Afhankelijk van het type weg wordt tot 50 % van dergelijke ongevallen mede veroorzaakt door de slechte zichtbaarheid van de voetganger.

We stellen ook vast dat sinds een aantal jaren veel aandacht besteed wordt aan de zichtbaarheid van de fietser.

Er zijn Europese richtlijnen in de maak voor fietsverlichting. Scholen, steden en gemeenten delen fluorescerende armbanden en vestjes uit om de zichtbaarheid te verhogen.

We stellen eveneens vast dat men in de ons omringende landen veel aandacht besteedt aan veiligheidsvestjes in het verkeer. Er is een Europese richtlijn omtrent zichtbaarheidskledij voor professionele gebruikers. Spanje heeft voor alle autobestuurders de verplichting ingevoerd een retro reflecterend vestje in de wagen te hebben. Italië heeft in het technisch reglement een soortgelijke maatregel opgenomen voor chauffeurs in noodgevallen. In Oostenrijk zijn bestuurders van vrachtwagens van meer dan 3,5 ton verplicht een veiligheidsvestje bij te hebben. De

3,5 tonnes sont tenus d'avoir une veste de sécurité à bord de leur véhicule. L'administration française recommande aussi vivement la possession et l'utilisation de vestes de sécurité aux personnes qui empruntent les routes.

Il ressort d'une enquête menée auprès d'un millier d'automobilistes belges entre 2001 et 2002 au sujet de leur sentiment de sécurité plus ou moins grand sur les bandes d'arrêt d'urgence, qu'un tiers d'entre eux se sont déjà arrêtés sur une telle bande. La durée moyenne de l'arrêt a été de 51 minutes. Les raisons de l'arrêt sont diverses et vont de la panne d'essence à l'assistance à des tiers en cas d'accident en passant par la crevaison d'un pneu et la panne mécanique. La majorité des personnes qui se sont déjà arrêtées au moins une fois sur une bande d'arrêt d'urgence, 87% d'entre elles plus précisément, sont d'avis que cet endroit est dangereux et même extrêmement dangereux. Quant aux personnes qui ne se sont jamais arrêtées sur une bande d'arrêt d'urgence, 92% d'entre elles estiment que le trafic le long d'une bande d'arrêt est dangereux. On estime que, de jour comme de nuit, la visibilité des personnes qui se trouvent sur une bande d'arrêt d'urgence laisse à désirer. Nous savons également que la majorité des usagers de la route circulent aux heures de pointe. Or, à ces heures-là, il fait souvent déjà plus sombre. Eu égard à tous ces éléments, nous avons décidé de ne prévoir dans notre proposition de loi, aucune limite de temps en ce qui concerne le port obligatoire de la veste de sécurité dans des cas bien précis.

Il ressort des chiffres de l'Institut belge de sécurité routière qu'il y a eu 30 accidents impliquant des piétons sur les autoroutes au cours de l'année 2000, dont 17 sont survenus pendant la journée et 13 pendant la nuit. Cela constitue pour nous une raison supplémentaire d'opter, dans notre proposition de loi, pour la veste de sécurité rétroréfléchissante et fluorescente. Grâce à son caractère fluorescent, cette veste est bien visible le jour et, grâce aux éléments rétroréfléchissants dont elle est constituée, elle est également visible la nuit.

L'étude consacrée à la sécurité sur les bandes d'arrêt d'urgence montre en outre que 85% des personnes interrogées sont d'avis qu'un accessoire de visibilité doit faire partie de l'équipement standard d'un véhicule. Mais 16% seulement des personnes interrogées disposent d'un tel accessoire dans leur voiture. La présente proposition de loi impose l'obligation de disposer d'une veste de sécurité à bord d'un véhicule et indique dans quels cas cette veste doit être portée.

Nous sommes d'avis qu'il faudrait une veste de sécurité à bord de toute automobile, de tout camion et de toute moto et que tout conducteur devrait la porter chaque fois qu'il est amené à devoir se déplacer à pied sur la route et qu'il s'expose ainsi à certains dangers, comme il le fait en cas d'accident, en cas de crevaison

Franse administratie is eveneens hevig pleitbezorger voor het bezit en gebruik van veiligheidsvestjes langs Franse wegen.

Uit een enquête bij een duizendtal Belgische automobilisten tijdens de periode 2001-2002 omtrent het veiligheidsgevoel op pechstroken, blijkt dat een derde van de bestuurders al ooit halt heeft gehouden op de pechstrook. De gemiddelde verblijfsduur op de pechstrook was 51 minuten. De oorzaken hiervan zijn divers, gaande van een lege benzinetank, een lekke band of een panne tot het bieden van hulp bij een ongeval. Van al de personen die ooit gestopt zijn op een pechstrook ervaart 87% die plaats als gevaarlijk tot levensgevaarlijk. Van de personen die nog nooit gestopt zijn op een pechstrook, vindt zelfs 92% het voorbijrazende verkeer gevaarlijk. Zowel overdag als 's nachts vindt men dat de zichtbaarheid van personen op de pechstrook te wensen overlaat. We weten ook dat het merendeel van de weggebruikers onderweg is tijdens de spitsuren. In de spitsuren is het vaak schemerachtig. Die overwegingen leiden ons ertoe geen tijdsbeperking in te bouwen wanneer we in ons wetsvoorstel de verplichting opnemen in bepaalde omstandigheden een veiligheidsvestje te dragen.

Uit cijfers van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid blijkt dat er in 2000 op de autosnelwegen 30 ongevallen met voetgangers gebeurden: 17 overdag en 13 's nachts. Dat vormt een bijkomend argument om in ons wetsvoorstel voor een retroreflecterend en fluorescerend veiligheidsvestje te opteren. Door zijn fluorescentie is dat vestje overdag goed zichtbaar. De retroreflecterende elementen zorgen ervoor dat de zichtbaarheid ook 's nachts gegarandeerd wordt.

Verder blijkt uit de studie over de veiligheid op pechstroken dat 85% van de ondervraagden van oordeel is dat een zichtbaarheidsaccessoire tot de standaarduitrusting van een voertuig moet behoren. Anderzijds heeft slechts 16% van de ondervraagden een dergelijk accessoire in zijn of haar wagen. Dit wetsvoorstel legt de verplichting op om een veiligheidsvestje in het voertuig te hebben en geeft aan wanneer dat veiligheidsvestje moet gedragen worden.

Wij zijn van oordeel dat iedere auto, vrachtwagen of motorfiets een veiligheidsvestje aan boord moet hebben. Dat vestje moet de bestuurder van een voertuig dragen wanneer hij zich plotseling als voetganger onveilig op de rijbaan moet begeven. We denken hierbij aan een ongeval, een lekke band of het hulp bieden

ou lorsqu'il porte assistance à des tiers. Si le conducteur d'un véhicule ne peut pas le garer ou l'immobiliser de manière réglementaire, il doit porter la veste de sécurité. En revanche, si le véhicule est garé ou immobilisé de manière réglementaire, le conducteur n'est tenu de porter la veste que s'il porte secours à des tiers dont le véhicule n'est pas garé ou immobilisé de manière réglementaire.

Nous considérons la veste de sécurité rétro réfléchissante et fluorescente comme un accessoire indispensable de toute voiture et de toute motocyclette. Nous appelons les constructeurs à inclure cette veste dans l'équipement obligatoire de ces véhicules. Les sociétés de leasing et les compagnies d'assurances peuvent également donner le bon exemple en mettant ce type de veste de sécurité à la disposition des usagers de la route motorisés. Il y va de la sécurité de tous. Les vestes de sécurité doivent être en vente libre dans le plus grand nombre possible de commerces, au prix maximum de cinq euros.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

### Art. 2

L'article 51 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, est complété par la disposition suivante :

«51.4. Le conducteur ou le passager qui quitte le véhicule et se déplace sur la route doit porter la veste de sécurité visée à l'article 81.2.4. du présent règlement.»

### Art. 3

L'article 52 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

«52.4. Le conducteur ou le passager qui quitte le véhicule et se déplace sur la route doit porter la veste

aan derden. Indien het voertuig niet op een reglementaire wijze geparkeerd kan worden of stil kan staan, is de bestuurder verplicht het veiligheidsvestje te dragen. Indien het voertuig wel reglementair geparkeerd is of stilstaat, moet de bestuurder het vestje enkel dragen indien hij hulp biedt aan derden waarvan het voertuig niet reglementair geparkeerd is of stilstaat.

We beschouwen het retro reflecterend en fluoresceerend veiligheidsvestje als een noodzakelijk toebehoren van iedere auto en motorfiets. We roepen constructeurs op om dat vestje op te nemen in de verplichte uitrusting van dergelijke voertuigen. Leasing- en verzekeringsmaatschappijen kunnen eveneens het goede voorbeeld geven door een dergelijk veiligheidsvestje ter beschikking van gemotoriseerde weggebruikers te stellen. Het zorgt voor eenieder's veiligheid. De veiligheidsvestjes moeten met een winkelwaarde van maximaal vijf euro vrij te koop zijn in zo veel mogelijk winkels.

Flor KONINCKX.

\*  
\* \*

## WETSVOORSTEL

### Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

### Art. 2

Artikel 51 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld als volgt :

«51.4. De bestuurder of de inzittende die het voertuig verlaat en zich op de rijbaan begeeft, moet het in artikel 81.2.4 van dit reglement bedoelde veiligheidsvestje dragen.»

### Art 3

Artikel 52 van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt :

«52.4. De bestuurder of de inzittende die het voertuig verlaat en zich op de rijbaan begeeft, moet het in

de sécurité visée à l'article 81.2.4. du présent règlement.»

#### Art. 4

À l'article 81.2 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

A) le texte existant, qui constitue désormais l'alinéa 1<sup>er</sup>, est complété par ce qui suit :

«4<sup>o</sup> une veste de sécurité, conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles.»

B) la disposition est complétée par l'alinéa suivant :

«L'accessoire visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup>, est également obligatoire pour les motocyclettes.»

#### Art. 5

L'article 70 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifié pour la dernière fois par les arrêtés royaux des 10 décembre 1976 et 11 mars 1977, est complété par ce qui suit :

##### « § 3. Veste de sécurité

1<sup>o</sup> Une veste de sécurité dont l'utilisation est obligatoire lorsque le conducteur ou un autre passager quitte le véhicule en cas de panne ou d'accident et se déplace sur la route, doit se trouver à bord de chaque voiture.

2<sup>o</sup> La veste de sécurité doit appartenir au moins à la classe 2 suivant la norme EN 471 et être munie de deux bandes horizontales et deux bandes verticales rétro réfléchissantes.»

#### Art. 6

Il est inséré dans l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, un article 35<sup>ter</sup> rédigé comme suit :

##### « Art. 35<sup>ter</sup>. Veste de sécurité

Toute motocyclette doit être équipée d'une veste de sécurité conforme aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles.»

10 novembre 2004.

artikel 81.2.4 van dit reglement bedoelde veiligheidsvestje dragen.»

#### Art. 4

In artikel 81.2 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A) de bestaande tekst, die voortaan het eerste lid vormt, wordt aangevuld als volgt :

«4<sup>o</sup> een veiligheidsvestje, overeenkomstig de voorschriften van het technisch reglement van de auto's.»

B) de bepaling wordt aangevuld met het volgende lid :

«Het in het eerste lid, 4<sup>o</sup>, bedoelde toebehoren is eveneens verplicht voor motorfietsen.»

#### Art. 5

Artikel 70 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 december 1975 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 10 december 1976 en 11 maart 1977, wordt aangevuld als volgt :

##### « § 3. Veiligheidsvestje

1<sup>o</sup> Een veiligheidsvestje, gebruikt wanneer de bestuurder of een andere inzittende bij pech of bij een ongeval het voertuig verlaat en zich op de rijweg begeeft, moet zich aan boord van elke auto bevinden.

2<sup>o</sup> Het veiligheidsvestje moet ten minste tot de klasse 2 behoren volgens de EN 471-norm, met inbegrip van twee horizontale en twee verticale retro reflecterende stroken.»

#### Art. 6

In het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, wordt een artikel 35<sup>ter</sup> ingevoegd, luidende :

##### « Art. 35<sup>ter</sup>. Veiligheidsvestje

Elke motorfiets moet een veiligheidsvestje aan boord hebben dat beantwoordt aan de voorschriften van het technisch reglement van de auto's.»

10 november 2004.

Flor KONINCKX.