

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2004-2005

5 JUILLET 2005

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en vue d'assurer une meilleure sécurité aux deux-roues motorisés

(Déposée par Mme Christine Defraigne et M. Flor Koninckx)

DÉVELOPPEMENTS

Suivant les chiffres communiqués lors du lancement de la campagne « Ne perdez pas les motards de vue » à l'initiative de l'IBSR, le nombre de motards décédés dans les 30 jours ou gravement blessés à la suite d'un accident est en faible mais constante diminution (-3,4% entre 1990 et 2002), mais dans une moindre mesure que le nombre global d'accidentés de la route (-46% pour la même période).

Pour avoir une vue globale du nombre de conducteurs de deux-roues motorisés décédés dans les 30 jours ou gravement blessés entre 1970 et 2001, voici un extrait d'un tableau publié dans IBSR, sécurité routière, statistiques 2001. La totalité des statistiques pour 2002 n'est pas encore disponible.

	1970	1980	1990	1995	2000	2001
Cyclomotoristes	3 920	3 149	2 447	1 367	1 172	1 033
Motocyclistes	677	1 467	1 005	1 155	990	971
Ensemble des usagers de la route accidentés	26 129	22 325	19 455	14 166	11 317	10 435

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2004-2005

5 JULI 2005

Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, teneinde de veiligheid van de bestuurders van tweewielige motorvoertuigen te verhogen

(Ingediend door mevrouw Christine Defraigne en de heer Flor Koninckx)

TOELICHTING

Volgens de cijfers die bij het opstarten van de campagne van het BIVV « Verlies motorrijders niet uit het oog » bekendgemaakt werden, zou het aantal motorrijders dat na een ongeval overlijdt binnen 30 dagen of ernstig gewond is, licht maar gestaag dalen (-3,4% tussen 1990 en 2002). Die daling is echter geringer dan de daling van het totale aantal slachtoffers van verkeersongevallen (-46% in dezelfde periode).

De volgende tabel, een uittreksel uit de statistieken voor 2001 van het BIVV, geeft een algemeen overzicht van het aantal bestuurders van tweewielige motorvoertuigen dat tussen 1970 en 2001 na een ongeval binnen 30 dagen is overleden of ernstig gewond werd. Alle statistieken voor 2002 zijn nog niet beschikbaar.

	1970	1980	1990	1995	2000	2001
Bromfietzers	3 920	3 149	2 447	1 367	1 172	1 033
Motorfietzers	677	1 467	1 005	1 155	990	971
Totaal aantal bij een ongeval betrokken weggebruikers	26 129	22 325	19 455	14 166	11 317	10 435

Cependant, si on se focalise uniquement sur le nombre de motards tués sur nos routes, il est quant à lui en hausse: +38,7% entre 1990 et 2002.

Si en moyenne, sur 1 000 automobilistes accidentés, 21 perdent la vie, ce chiffre est de 20 pour les cyclistes mais de 40 pour les motards. Seuls les piétons ont un risque supérieur de décès avec un rapport de 43 décès sur 1 000 accidentés.

Ces chiffres sont édifiants. Surtout lorsqu'on constate que la moitié des accidents sont dus à l'erreur d'un automobiliste, le motard n'étant responsable que dans 37% des cas (1).

Gardons également à l'esprit qu'au-delà de ces statistiques, il y a à chaque fois une vie, une famille. C'est un bilan beaucoup trop lourd, surtout si l'on garde à l'esprit que le nombre de deux-roues ne cessent de croître et que, en outre, leurs conducteurs sont très majoritairement des jeunes.

La présente proposition de loi apporte deux modifications à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. De l'avis des premiers concernés (2), la mise en place de ces dispositions améliorera la sécurité des deux-roues motorisés qui sont, comme nous le constatons au travers des chiffres exposés ci-dessus, particulièrement vulnérables, tout en ne détériorant pas, que du contraire, celle des autres usagers.

Ces améliorations participeront à la réalisation de l'objectif du gouvernement qui est de diminuer le nombre d'accidents de la route de 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010.

La première mesure consiste à interdire qu'un véhicule à deux roues moteur, c'est-à-dire un cyclo-moteur ou une motocyclette, puisse être dépassés par la gauche dans les cas énumérés au point 17.2 de l'article 17 de l'arrêté royal, à savoir:

- sur un passage à niveau (17.2.1^o);
- dans un carrefour où la priorité de droite est applicable (17.2.2^o);
- à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages lorsque la visibilité est insuffisante (17.2.3^o);
- lorsque le conducteur à dépasser dépasse lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclo-moteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues (17.2.4^o);

(1) Chiffres avancés dans une étude européenne à laquelle IBSR a fait référence lors du lancement de la campagne « Ne perdez pas les motards de vue ».

(2) Cahiers de revendications de l'ASBL Fedemot. Site : www.fedemot.be.

Als men zich echter toespitst op het aantal dodelijk verongelukte motorrijders op onze wegen, is er sprake van een toename: +38,7% tussen 1990 en 2002.

Op 1 000 bij een ongeval betrokken autobestuurders laten er gemiddeld 21 het leven; voor fietsers zijn dat er 20, maar voor motorrijders 40. Alleen voetgangers lopen meer risico om te overlijden, met een verhouding van 43 overlijdens per 1 000 bij een ongeval betrokken personen.

Die cijfers spreken voor zich. Vooral als men vaststelt dat de helft van de ongevallen te wijten is aan een fout van een autobestuurder. Slechts in 37% van de gevallen is de motorrijder verantwoordelijk (1).

Laten we niet vergeten dat achter deze statistieken mensenlevens en gezinsdrama's schuilgaan. De balans is veel te zwaar, vooral als men weet dat het aantal tweewielers alsmat toeneemt, en dat hun bestuurders in het overgrote deel van de gevallen jongeren zijn.

Dit wetsvoorstel brengt twee wijzigingen aan in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Volgens de voornaamste betrokkenen (2), zullen deze maatregelen de veiligheid van de bestuurders van tweewielige motorvoertuigen verhogen, die, zoals de bovenvermelde cijfers aangeven, uiterst kwetsbaar zijn, zonder de veiligheid van de andere weggebruikers te verminderen, wel integendeel.

Deze verbeteringen zullen ertoe bijdragen de doelstelling van de regering te bereiken, namelijk het terugdringen van het aantal wegongevallen met 33% tegen 2006 en met 50% tegen 2010.

De eerste maatregel bestaat erin te verbieden dat een tweewielig motorvoertuig, met andere woorden een motorfiets of een bromfiets, links ingehaald wordt in de gevallen vermeld onder het punt 17.2 van artikel 17 van het koninklijk besluit, namelijk:

- op een overweg (17.2.1^o);
- op de kruispunten waar de voorrang van rechts geldt (17.2.2^o);
- bij het naderen van de top van een helling en in bochten, wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is (17.2.3^o);
- wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt (17.2.4^o);

(1) Cijfers uit een Europese studie waarnaar het BIVV verwees bij het opstarten van de campagne « Verlies motorrijders niet uit het oog ».

(2) Eisenpakket van de VZW Fedemot. Website : www.fedemot.be.

— lorsque le conducteur à dépasser s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (17.2.5°).

En effet, actuellement, seuls les véhicules attelés et les véhicules à plus de deux roues ne peuvent être dépassés par la gauche dans ces hypothèses. Les deux-roues motorisés ne sont pas visés. Dès lors, une voiture peut, par exemple, dépasser une motocyclette sur un passage à niveau ou à un carrefour, ce qui se révèle être une manœuvre extrêmement dangereuse pour le conducteur du deux-roues. Une voiture peut également dépasser une motocyclette arrêtée devant un passage pour piétons, ce qui représente un véritable danger pour les piétons.

La deuxième mesure vise uniquement le motocycliste. Elle modifie l'article 9.3.2 du même arrêté royal, afin de lui permettre de circuler sur toute la largeur de la bande de circulation qu'il occupe, lorsque la chaussée est divisée en bandes de circulation.

Il faut savoir qu'avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 26 avril 2004, les motocyclistes devaient, tout comme les voitures, se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée quel que soit le type de chaussée.

Depuis la modification apportée par l'arrêté royal susmentionné, l'article 9.3.2 prévoit que « *le motocycliste circulant sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de celle-ci lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et sur la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation* ».

Si cette modification permet au motocycliste un large choix de placement sur la chaussée, ce choix est malheureusement limité aux chaussées qui ne sont pas divisées en bandes de circulation. Il ne s'applique pas, par exemple, aux chaussées divisées en deux bandes de circulation par un marquage au sol, ni aux chaussées présentant deux bandes ou plus de circulation dans le même sens. En effet, sur ces derniers types de chaussées, le motocycliste doit continuer de tenir le bord droit de la chaussée.

Or, cette position est une véritable source d'insécurité pour les motocyclistes. En effet, s'ils se tiennent à droite de la chaussée, dans le flot de circulation, ils ne sont pas visibles pour les autres conducteurs. S'ils sont dépassés, c'est sur leur propre bande de circulation. S'ils doivent, de manière urgente, réaliser un évitement, ils n'ont la possibilité de le faire que par la gauche, ce qui n'est pas toujours possible. Enfin, ils peuvent à tout moment entrer en collision avec une portière de voiture s'ouvrant sans prévenir.

— wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen (17.2.5°);

Momenteel geldt het verbod op links inhalen immers alleen voor gespannen en voertuigen met meer dan twee wielen. Tweewielige motorvoertuigen worden niet vermeld. Een auto mag dus bijvoorbeeld een motorfiets inhalen op een overweg of een kruispunt, wat uiterst gevaarlijk is voor de bestuurder van de tweewieler. Een auto mag ook een motorfiets inhalen die gestopt is voor een oversteekplaats voor voetgangers, wat dan weer voor de voetgangers zeer gevaarlijk is.

De tweede maatregel heeft alleen betrekking op de bestuurders van motorfietsen. Hij wijzigt artikel 9.3.2 van hetzelfde koninklijk besluit, om hen toe te staan over de hele breedte van hun rijstrook te rijden wanneer de rijbaan verdeeld is in verschillende rijstroken.

Het is namelijk zo dat vóór de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 26 april 2004, de motorfietsers net als de auto's zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan moesten rijden, ongeacht de aard van de rijbaan.

Sinds de wijziging die is aangebracht door het voormelde koninklijk besluit, « *mag de bestuurder van een motorfiets op een rijbaan die niet verdeeld is in rijstroken zich over de ganse breedte begeven voor zover deze slechts opengesteld is in zijn rijrichting en op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen* » (artikel 9.3.2).

Hoewel deze wijziging de motorfiets een ruime keuze biedt inzake positie op de rijbaan, is die keuze helaas beperkt tot rijbanen die niet verdeeld zijn in rijstroken. Die bepaling geldt niet voor, bijvoorbeeld, rijbanen die door wegmarkeringen in twee rijstroken zijn verdeeld, noch voor rijbanen met twee of meer rijstroken in eenzelfde richting. Op deze twee soorten rijbanen moet de motorrijder zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan blijven.

Die positie is echter een bron van onveiligheid voor motorrijders. Als zij rechts op de rijbaan rijden, zijn zij in de verkeersstroom immers niet zichtbaar voor de andere bestuurders. Als zij worden ingehaald, is dat op dezelfde rijstrook. Plots uitwijken kan slechts naar links, wat niet altijd mogelijk is. Ten slotte kunnen zij op ieder moment botsen tegen een autodeur die onverwachts opengaat.

Pour toutes ces raisons, les auteurs de la proposition préconisent que l'article 9.3.2 permette au motocycliste d'occuper la place la plus sûre en fonction des circonstances sur les chaussées divisées en bandes de circulation afin de lui assurer un maximum de sécurité.

Christine DEFRAIGNE.
Flor KONINCKX.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 9, point 9.3.2, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, inséré par l'arrêté royal du 26 avril 2004, est complété par la phrase suivante :

« Le motocycliste circulant sur une chaussée divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de la bande de circulation qu'il occupe. »

Art. 3

Dans la phrase liminaire de l'article 17, point 17.2, du même arrêté royal, les mots « , d'un véhicule à moteur à deux roues » sont insérés entre les mots « d'un véhicule attelé » et les mots « ou d'un véhicule à plus de deux roues ».

4 mai 2005.

Christine DEFRAIGNE.
Flor KONINCKX.

Om al deze redenen stellen de indieners van het voorstel voor dat artikel 9.3.2 de bestuurders van motorfietsen de mogelijkheid biedt om naar gelang van de omstandigheden een veiligere plaats in te nemen op rijbanen die verdeeld zijn in rijstroken, zodat zijn veiligheid zoveel mogelijk gewaarborgd wordt.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 9, punt 9.3.2, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, ingevoegd door het koninklijk besluit van 26 april 2004, wordt aangevuld met de volgende volzin :

« De bestuurder van een motorfiets op een rijbaan die verdeeld is in rijstroken mag zich over de ganse breedte van de rijstrook waarop hij rijdt, begeven. »

Art. 3

In de inleidende zin van artikel 17, punt 17.2, van hetzelfde koninklijk besluit, worden de woorden « , van een tweewielig motorvoertuig » ingevoegd tussen de woorden « van een gespan » en de woorden « of van een voertuig met meer dan twee wielen ».

4 mei 2005.