

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

11 OCTOBRE 2005

Proposition de loi modifiant l'article 35.2 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, en ce qui concerne l'obligation du port de la ceinture de sécurité

(Déposée par Mme Anke Van dermeersch et M. Frank Creyelman)

DÉVELOPPEMENTS

Dans notre pays, le législateur ne débat plus du port obligatoire de la ceinture. La ceinture de sécurité est probablement l'invention qui a sauvé le plus de vies dans la circulation. Selon l'IBSR, le risque de perdre la vie est cinq fois plus élevé pour la personne qui est éjectée d'un véhicule lors d'un accident que pour celle qui est maintenue dans la voiture grâce à la ceinture de sécurité. Le respect de l'obligation du port de la ceinture laisse cependant à désirer dans notre pays. Il ressort d'une enquête menée par l'*International Research Associates (INRA) Belgium* auprès de 1 028 personnes, que seul un occupant sur deux porte la ceinture de sécurité. En dépit des nombreuses campagnes de sécurité routière, une partie de la population estime que le port de la ceinture ne s'impose pas.

L'une des raisons pouvant expliquer cette mentalité irresponsable du citoyen tient peut-être au fait que les personnes qui devraient donner l'exemple, à savoir le personnel des services de police et les ambulanciers, ne portent pas la ceinture de sécurité. L'IBSR partage cet avis. Selon l'IBSR, le port de la ceinture de sécurité par les agents des services de police au cours de leurs missions de routine a un impact considérable sur le port de la ceinture de sécurité par les automobilistes et leurs passagers. Or, c'est précisément là que le bât blesse. Bien que la loi précise qu'ils ne sont dispensés

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

11 OKTOBER 2005

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 35.2 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, inzake de gordelplicht

(Ingediend door mevrouw Anke Van dermeersch en de heer Frank Creyelman)

TOELICHTING

Over de gordelplicht bestaat bij de wetgever hier te lande geen discussie meer. De veiligheidsgordel is de uitvinding die in het verkeer waarschijnlijk de meeste levens heeft gered. Volgens het BIVV loopt iemand die tijdens een ongeluk uit een voertuig wordt geslingerd, vijf maal meer risico om te overlijden dan iemand die in de wagen wordt gehouden door de veiligheidsgordel. Nochtans is het slecht gesteld met de gordelplicht in dit land. Een enquête van de *International Research Associates (INRA) Belgium* bij 1 028 personen heeft aan het licht gebracht dat slechts één op de twee inzittenden de veiligheidsgordel draagt. Ondanks de talrijke verkeersveiligheidscampagnes vindt een deel van de bevolking het dragen van de veiligheidsgordel geen noodzaak.

Een van de mogelijke redenen voor die onverantwoorde mentaliteit bij de burger, is het niet-dragen van de veiligheidsgordel door de personen die het voorbeeld zouden moeten geven, met name het politie- en ambulancepersoneel. Het BIVV beaamt dit. Volgens het BIVV heeft het dragen van de veiligheidsgordel door de politie tijdens routineopdrachten een aanzienlijke impact op het dragen van de veiligheidsgordel door automobilisten en hun passagiers. Maar hier knelt juist het schoentje. Alhoewel de wet preciseert dat de vrijstelling enkel geldt op momenten « wanneer de

du port de la ceinture que « lorsque la nature de leur mission le justifie », les occupants de véhicules prioritaires font preuve d'une absence générale de discipline. La fonction d'exemple n'est toutefois pas le seul argument permettant de mettre en cause la dispense du port obligatoire de la ceinture. En raison de leur vitesse et des manœuvres risquées qu'ils sont amenés à effectuer lors des interventions, les véhicules prioritaires risquent davantage d'accidents que les simples véhicules de passage. C'est précisément à ces moments-là que la ceinture de sécurité est indispensable.

La dispense du port de la ceinture de sécurité ne s'applique pas uniquement aux véhicules prioritaires : les conducteurs effectuant une marche arrière, les chauffeurs de taxi, les livreurs parcourant de courtes distances, les personnes de petite taille et celles ayant obtenu une dérogation médicale ont également le droit de circuler sans ceinture de sécurité. Le bien-fondé de ces dispenses est fortement remis en cause par les améliorations qui ont été apportées à la ceinture de sécurité sur le plan technique et au niveau du confort. La ceinture de sécurité rigide des années septante, qui restreignait le mouvement, a été remplacée par la ceinture souple à enrouleur et qui offre une certaine liberté de mouvement. La plupart des modèles de voitures actuels disposent de sièges et/ou de ceintures adaptables en hauteur. Les boucles ou éléments détachés des ceintures de sécurité auxquels un policier ou son arme risquaient de rester accrochés à un moment crucial appartiennent au passé. Les ceintures de sécurité modernes se détachent et s'enroulent en une fraction de seconde; elles ne sont donc plus gênantes. Les arguments invoqués à l'appui de la dispense accordée aux conducteurs effectuant une marche arrière ne sont donc plus d'actualité, d'autant plus qu'il s'agit d'une manœuvre dangereuse. Il en va de même de la crainte que l'arme d'un policier reste accrochée à la ceinture à un moment crucial ou que sa ceinture de sécurité soit bloquée.

Ce risque est pratiquement inexistant à l'heure actuelle. Les personnes de petite taille peuvent régler ou (faire) adapter les fonctions de leur voiture de manière à ce que la ceinture de sécurité ne soit plus gênante ni dangereuse. Le désagrément causé aux distributeurs de courrier ou glaciers ambulants par l'obligation de s'attacher et de se détacher entre chaque halte ne contrebalance pas les avantages en termes de sécurité. Beaucoup de petites distances équivalent à une grande. Par ailleurs, les statistiques révèlent que les petits trajets sont au moins aussi dangereux que les trajets moyens ou plus longs. Les chiffres de la compagnie d'assurances MAIF montrent que 40 % des accidents mortels impliquant des passagers enfants ont lieu sur des trajets de moins de 3 km. L'obligation — déjà imposée dans plusieurs pays — de placer des cloisons entre l'espace chauffeur et l'espace passager des taxis permettrait d'éviter que des clients malin-

aard van hun opdracht het rechtvaardigt », heerst er bij de inzittenden van prioritaire voertuigen een algemene afwezigheid van discipline. Niet enkel de voorbeeldfunctie is een argument om de vrijstelling op de gordelplicht in vraag te stellen. Prioritaire voertuigen hebben door hun snelheid en risicovolle manoeuvres bij interventies meer kans op ongelukken dan gewoon doorgaand verkeer. Het is net op dergelijke ogenblikken dat de veiligheidsgordel levensnoodzakelijk is.

De wet stelt niet enkel prioritaire voertuigen vrij van de gordelplicht: ook bestuurders die achteruit rijden, taxichauffeurs, leveranciers die korte afstanden afleggen, mensen met een kleine gestalte en mensen met een medische vrijstelling mogen vrij van veiligheidsgordel de baan op. De verbeteringen van de veiligheidsgordel op het vlak van techniek en comfort laat toe die vrijstellingen ernstig ter discussie te stellen. De strakke veiligheidsgordel van de jaren zeventig, die het lichaam moeilijk liet wenden, heeft ondertussen plaats geruimd voor de soepele zelf aan- en lostrekkende veiligheidsgordel die vrijheid van beweging toelaat. In de meeste automodellen zijn de zetels en/of de gordels tegenwoordig in de hoogte verstelbaar. Gespen en losse gordelstukken, waaraan bijvoorbeeld het wapen of de politiemans zelf zouden kunnen blijven vasthaken, zijn verleden tijd. De moderne veiligheidsgordels zijn op een fractie van een seconde niet alleen open, maar ook opgerold en dus niet meer hinderlijk. De argumenten om bestuurders die achteruit rijden, vrij te stellen, zijn dus achterhaald, des te meer daar achteruit rijden een gevaarlijk manoeuvre is. Hetzelfde geldt voor de vrees van politiemensen dat hun wapen op een cruciaal moment vast zou haken aan de veiligheidsgordel of de veiligheidsgordel zou blokkeren.

De kans daartoe is vandaag verwaarloosbaar. Mensen met een kleine gestalte kunnen de wagenfuncties instellen of (laten) aanpassen zodat de veiligheidsgordel geen belemmering of gevaar meer vormt. Het ongemak dat rijdende postbestellers of roomijsverkopers ondervinden door steeds weer hun gordel aan- en uit te doen, weegt niet op tegen de veiligheidsvoordelen. Vele kleine afstanden maken één grote. Korte ritten zijn bovendien statistisch even — zonet gevaarlijker — dan gewone en langeafstandsritten. Cijfers van de verzekeringsmaatschappij MAIF tonen aan dat 40 % van de dodelijke ongevallen met kinderen als inzittenden, plaatsvinden tijdens ritten van minder dan 3 km. Een verplichting om in taxi's tussenschotten te plaatsen tussen de chauffeur en de passagiersruimte — zoals in verschillende andere landen —, verhindert dat de chauffeur door klanten met slechte intenties, met zijn eigen veilig-

tentionnés étranglent le chauffeur ou le maîtrisent avec sa propre ceinture de sécurité. Cette cloison est déjà obligatoire dans les véhicules de police affectés au transport des suspects et des détenus. Peut-être pourrait-on envisager son utilisation généralisée dans tous les véhicules de police.

Nous estimons que la dispense du port de la ceinture doit être maintenue dans deux cas. La dispense accordée aux véhicules prioritaires ne peut pas être entièrement supprimée : dans certains cas, une seconde peut faire la différence. Il convient donc d'autoriser les occupants de ces véhicules à se détacher avant leur arrivée sur les lieux d'intervention, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Le deuxième cas est celui des personnes ayant obtenu une dérogation pour raisons médicales. On pourrait toutefois limiter la portée de cette dérogation en obligeant ces personnes à prendre place à l'avant, de façon à ne pas mettre d'autres vies en danger. En effet, les passagers arrière non attachés risquent d'être projetés sur les passagers avant en cas d'accident. Une étude japonaise a révélé que dans des accidents impliquant des véhicules comprenant au moins deux passagers arrière et ayant blessé ou tué tous les passagers, 80 % des décès des passagers avant auraient pu être évités si les passagers arrière avaient bouclé leur ceinture de sécurité.

heidsgordel gewurgd of in bedwang kan worden gehouden. In politievoertuigen die instaan voor het vervoer van verdachten en gevangenen is het tussenschot sowieso reeds een verplichting. Er kan misschien gedacht worden aan een algemene invoering van het tussenschot in alle politievoertuigen.

Er zijn twee situaties waar de vrijstelling van de gordelplicht ons inziens moet blijven bestaan. De vrijstelling voor prioritaire voertuigen kan niet volledig worden geschrapt. De ene seconde die inzittenden van prioritaire voertuigen nodig hebben om hun veiligheidsgordel ter plaatse los te maken, kan een seconde te laat zijn. Derhalve moet de mogelijkheid blijven bestaan dat zij hun veiligheidsgordel reeds vrijmaken vóór zij op hun interventiebestemming stoppen. Ten tweede zijn er de medisch vrijgestelden. Die laatste vrijstelling kan echter beperkt worden door te eisen dat zij vooraan plaatsnemen, zodat zij geen andere personen in gevaar brengen als gevolg van het niet-dragen van de veiligheidsgordel. Passagiers die achteraan hebben plaatsgenomen en geen veiligheidsgordel dragen, kunnen immers bij een ongeval naar de inzittenden vooraan gekatapulteerd worden. Een Japanse studie heeft berekend dat bij auto-ongevallen met minstens twee passagiers achterin en waarbij alle passagiers minstens gewond raakten, 80 % van de overlijdens van de inzittenden vooraan had kunnen vermeden worden indien de passagiers achterin de veiligheidsgordel hadden gedragen.

Anke VAN DERMEERSCH.
Frank CREYELMAN.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 35.2 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 est remplacé par la disposition suivante :

« 35.2. Toutefois, sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité :

1^o les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée, en raison de contre-indications médicales graves, par le ministre qui a les Communications dans ses attributions, ou son délégué, ou, si elles sont domiciliées dans un pays étranger, par l'instance compétente de ce pays; ces personnes ne peuvent cependant prendre place qu'à l'avant du véhicule; la dérogation visée doit être présentée à toute réquisition d'un agent qualifié;

2^o les conducteurs et les passagers des véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie et qu'ils sont éloignés de moins de 300 mètres de la destination de leur mission. »

4 août 2005.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 35.2 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, wordt vervangen als volgt :

« 35.2. Worden evenwel vrijgesteld van de draagplicht van de veiligheidsgordel :

1^o de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties uitgereikt door de minister bevoegd voor het Verkeerswezen of zijn gemachtigde, of, indien zij in het buitenland wonen, door de bevoegde instanties in hun land; die personen mogen echter enkel vooraan plaatsnemen in het voertuig; de vrijstelling wordt vertoond op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek;

2^o de bestuurders en de passagiers van de prioritaire voertuigen, bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt en zij minder dan 300 meter van het bestemmingsdoel van hun opdracht zijn verwijderd. »

4 augustus 2005.

Anke VAN DERMEERSCH.
Frank CREYELMAN.