

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

23 MARS 2006

Proposition de résolution recommandant de compléter la réglementation de la circulation routière par des dispositions relatives à la veste de sécurité

(Déposée par MM. Flor Koninckx et Ludwig Vandenhove)

DÉVELOPPEMENTS

Nous savons qu'au cours de l'année 2002, 3 875 piétons ont été impliqués dans un accident de la circulation. Le piéton est, par définition, l'usager 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 par ailleurs que, depuis plusieurs années, on se préoccupe beaucoup de la visibilité du cycliste. 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 destinés à accroître la visibilité. 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 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

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

23 MAART 2006

Voorstel van resolutie tot aanvulling van de wegverkeersreglementering met bepalingen betreffende het veiligheidsvestje

(Ingediend door de heren Flor Koninckx en Ludwig Vandenhove)

TOELICHTING

We stellen vast dat in het jaar 2002, 3 875 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 Franse administratie is eveneens een 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

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 voire 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 de la 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.

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 de recommander, dans notre proposition de résolution, l'utilisation de 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 résolution vise à faire adopter l'obligation de disposer d'une veste de sécurité à bord d'un véhicule.

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 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, mieux vaut qu'il porte la veste de sécurité. Et, si le véhicule est garé ou est immobilisé de manière réglementaire, le conducteur peut porter la veste s'il porte secours à des tiers dont le véhicule n'est pas garé ou est immobilisé de manière réglementaire.

Nous considérons la veste de sécurité rétroréfléchissante et fluorescente comme un accessoire indispensable de toute voiture et de toute motocyclette. Nous appelons les constructeurs à inclure cette veste

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 die periode is het vaak schemerachtig.

Uit cijfers van het Belgisch Instituut voor de 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 voorstel van resolutie 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 toebehoren in zijn of haar wagen. Dit voorstel van resolutie legt de verplichting op om een veiligheidsvestje in het voertuig te hebben.

Wij zijn van oordeel dat iedere auto, vrachtwagen of motorfiets een veiligheidsvestje aan boord moet hebben. Dat vestje zou de bestuurder van een voertuig moeten 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 aan derden. Indien het voertuig niet op een reglementaire wijze geparkeerd kan worden of stil kan staan, kan de bestuurder best het veiligheidsvestje dragen. Indien het voertuig wel reglementair geparkeerd is of stilstaat, kan de bestuurder het vestje dragen indien hij hulp biedt aan derden waarvan het voertuig niet reglementair geparkeerd is of stilstaat.

We beschouwen het retroreflecterend en fluorescerend veiligheidsvestje als een noodzakelijk toebehoren van iedere auto en motorfiets. We roepen constructeurs op om dat vestje op te nemen in de verplichte

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 magasin de cinq euros maximum.

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

Vu l'importance qu'il y a d'être visible dans le trafic routier;

Vu les efforts qui sont demandés au cycliste et au piéton afin qu'ils se rendent visibles;

Vu la réglementation complémentaire adoptée à l'étranger en matière de vestes de sécurité;

Vu le fait que les gens ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils se trouvent sur une bande d'arrêt d'urgence;

Vu le nombre d'accidents impliquant des piétons sur les autoroutes;

Vu l'opinion favorable dont bénéficie le port d'une veste de sécurité dans des circonstances exceptionnelles;

Vu les normes européennes en matière de vestes de sécurité;

demande au gouvernement :

de modifier le règlement technique des véhicules automobiles et des motocyclettes en manière telle que la veste de sécurité de classe 2, conforme à la norme EN471 et munie de deux bandes horizontales et deux bandes verticales, fasse désormais partie de l'équipement obligatoire des véhicules en question.

8 mars 2006.

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 eenieders veiligheid. De veiligheidsvestjes moeten met een winkelwaarde van maximaal vijf euro vrij te koop zijn in zoveel mogelijk winkels.

Flor KONINCKX.
Ludwig VANDENHOVE.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

Gelet op de belangrijkheid zichtbaar te zijn in het verkeer;

Gelet op de inspanningen die gevraagd worden van fietser en voetganger om zichtbaar te zijn;

Gelet op de bijkomende reglementering in het buitenland omtrent veiligheidsvestjes;

Gelet op het feit dat mensen zich onveilig voelen op een pechstrook;

Gelet op het aantal ongevallen met voetgangers op een autosnelweg;

Gelet op het draagvlak om een veiligheidsvest te dragen in uitzonderlijke omstandigheden;

Gelet op de Europese normering wat betreft veiligheidsvestjes;

vraagt de regering;

het technisch reglement van de auto's en de motorfietsen te wijzigen zodanig dat het veiligheidsvestje van klasse 2 met EN471-norm met twee horizontale en twee verticale strepen tot de verplichte uitrusting van het voertuig behoort.

8 maart 2006.

Flor KONINCKX.
Ludwig VANDENHOVE.