

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2010-2011

---

3 OCTOBRE 2011

---

## Proposition de résolution visant à encourager le port du casque par les cyclistes

(Déposée par MM. François Bellot et Guido De Padt)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

Vingt-deux accidents impliquant des cyclistes se produisent chaque jour en Belgique. Dans 20 cas, une voiture est aussi impliquée dans l'accident, et dans les deux cas restants, seul un cycliste est concerné. Chaque jour, près de 3 personnes sont tuées ou grièvement blessées dans ces accidents et à peine moins de 20 sont légèrement blessées. En chiffres absolus, on dénombre chaque année environ 8 000 accidents impliquant des cyclistes, pour un bilan global de 90 cyclistes tués, 900 blessés graves et 7 000 blessés légers. Dans 635 de ces accidents, aucun autre véhicule n'est impliqué. La moitié des cyclistes grièvement blessés présentent des lésions à la tête.

En 2008, on a recensé au total 7 696 accidents dans lesquels 8 122 cyclistes ont été impliqués. Quarante-vingt-six cyclistes ont perdu la vie dans l'accident, 905 ont été blessés grièvement et 7 131 légèrement. Les chiffres des trois années précédentes sont du même ordre de grandeur. Pour l'année 2005, on a dénombré 7 655 accidents qui ont fait 8 042 victimes dont 71 morts, 951 blessés graves et 7 020 blessés légers. En 2006 et 2007, il y a eu respectivement 7 411 et 7 596 accidents qui ont fait 7 849 et 8 054 victimes. Pour ces deux années, l'on a dénombré respectivement 91 et 90 morts, 918 et 936 blessés graves, 6 840 et 7 028 blessés légers. Durant la même période, le nombre d'accidents impliquant uniquement un cycliste s'est élevé, dans l'ordre chronologique, à 568, 663, 617 et 695, lesquels ont causé la mort de respectivement 4, 11, 6 et 9 personnes. Toujours dans l'ordre chronologique, 118, 131, 129 et 120 cyclistes ont été grièvement blessés dans ces accidents; 463, 542, 495 et 567 cyclistes ont, pour leur part, été légèrement blessés.

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2010-2011

---

3 OKTOBER 2011

---

## Voorstel van resolutie betreffende het aanmoedigen van het dragen van een helm door fietsers

(Ingediend door de heren François Bellot en Guido De Padt)

---

### TOELICHTING

---

Dagelijks noteren we in België 22 ongevallen met fietsers. In 20 gevallen is een auto betrokken terwijl het in 2 gevallen om een ongeval met enkel een fietser gaat. Die ongevallen veroorzaken iedere dag bijna 3 doden of zwaar gewonden en net geen 20 licht gewonden. In absolute cijfers gaat het afgerond om 8 000 ongevallen per jaar waarbij 90 doden te betreuren vallen, 900 personen zwaar gewond raken en 7 000 fietsers er vanaf komen met lichte wonden. In 635 ongevallen is geen ander voertuig betrokken. Tot de helft van de zwaargewonde fietsers heeft hoofdletsels.

In 2008 werden in totaal 7 696 ongevallen geregistreerd waarbij 8 122 fietsers geblesseerd raakten. Voor 86 fietsers liep het ongeval fataal af terwijl respectievelijk 905 en 7 131 fietsers zwaar en licht gewond raakten. De cijfers voor de drie voorafgaande jaren zijn van dezelfde grootorde. Voor 2005 ging het om 7 655 ongevallen met 8 042 slachtoffers, waarvan 71 dodelijk, 951 zwaar en 7 020 licht gewonden. In 2006 en 2007 noteerden we 7 411 en 7 596 ongevallen met 7 849 en 8 054 gekwetsten. In die jaren vielen er in chronologische volgorde 91 en 90 doden, 918 en 936 zwaar gewonden en 6 840 en 7 028 licht gewonden. Het totaal aantal ongevallen waarbij alleen een fietser betrokken was voor diezelfde periode betroffen 568, 663, 617 en 695, met 4, 11, 6 en 9 doden. Bij de zwaargewonden spraken we van 118, 131, 129 en 120 fietsers. Het aantal lichtgewonden kwam op 463, 542, 495 en 567 fietsers.

Ces chiffres augmenteraient encore selon toute vraisemblance si beaucoup de courtes distances étaient parcourues à vélo plutôt qu'en voiture. La promotion des déplacements écologiques et peu énergivores devra donc s'accompagner d'une politique favorable au vélo, avec une attention particulière à la sécurité de ces usagers faibles. Si l'on peut s'efforcer de prévenir autant que possible les accidents dans un premier temps, il faut, dans un deuxième temps, chercher des solutions pour atténuer au maximum les conséquences des accidents.

L'Alliance européenne pour la sécurité de l'enfant recommande d'instaurer le port obligatoire du casque pour les cyclistes. Selon cette organisation, il n'y a qu'en Italie et en Grèce que la sécurité des cyclistes est moins garantie que chez nous.

En Belgique, le port du casque n'est pas obligatoire pour les cyclistes. Dans l'Union européenne, il n'est obligatoire qu'en Finlande (pour tout le monde et partout), en Espagne (hors agglomération), en Tchéquie (pour les enfants de moins de seize ans) et en Suède (pour les enfants de moins de quinze ans). Beaucoup de pays rechignent à instaurer une obligation, de peur de rendre le vélo impopulaire et d'entraîner une baisse du trafic cycliste. En Australie et en Nouvelle-Zélande, l'utilisation du vélo a ainsi diminué de 30 % après l'instauration du port du casque obligatoire. Les auteurs de la présente proposition pensent que l'obligation de porter un casque entraînerait aussi une nette diminution de l'usage du vélo chez nous. Or, tel n'est pas le but, bien au contraire. L'utilisation du vélo comme moyen de transport doit être encouragée dans le cadre de la problématique du changement climatique et de l'environnement.

Les Pays-Bas prouvent d'ailleurs qu'il n'est pas indispensable d'instaurer une obligation pour occuper la tête du classement en matière de sécurité à vélo. Pour parvenir à un tel résultat, ils ont fourni de gros efforts en termes de sensibilisation et de prévention.

À l'occasion des états généraux de la sécurité routière, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a réalisé un dossier sur cette question. L'Institut y confirme qu'une telle obligation ne semble d'ailleurs pas souhaitable, étant donné qu'au stade actuel, elle entraînerait une diminution du nombre d'utilisateurs de ce moyen de transport écologique» (p. 23). L'IBSR propose dès lors des mesures visant à promouvoir le port du casque à vélo : des campagnes et des actions plus intensives pour inciter les enfants à porter le casque, une baisse du taux de TVA sur les casques de vélo, etc.

Par conséquent, les auteurs estiment qu'il est préférable de ne pas rendre le port du casque obligatoire pour les cyclistes, mais de l'encourager de différentes manières. À cet effet, ils demandent au

Indien heel wat korte afstanden met de fiets zouden worden afgelegd in plaats van met de wagen, zullen deze aantallen naar alle verwachtingen nog toenemen. Het stimuleren van energie- en milieuvriendelijke verplaatsingen zoals met de fiets, zal dus moeten worden geflankeerd door een fietsvriendelijk beleid met aandacht voor de veiligheid van deze zwakke weggebruikers. In de eerste plaats kunnen ongevallen zoveel als mogelijk vermeden worden, maar in tweede instantie moeten oplossingen gezocht worden om de gevolgen van ongevallen zoveel als mogelijk te verzachten.

De organisatie «*European Child Safety Alliance*» raadt aan om het dragen van een fietshelm te verplichten. Volgens deze organisatie is de fietsveiligheid alleen in Italië en Griekenland slechter dan in ons land.

In België is het dragen van een fietshelm niet verplicht. In de Europese Unie is het dragen van een fietshelm alleen verplicht in Finland (iedereen overal), Spanje (buiten de bebouwde kom), Tsjechië (kinderen jonger dan zestien jaar) en Zweden (kinderen jonger dan vijftien jaar). Vele landen staan weigerachtig tegenover een verplichting, omdat het fietsen onpopulair maakt en leidt tot een daling van de fietsmobiliteit. In Australië en Nieuw-Zeeland daalde het fietsgebruik met 30 % na de invoering van de helmplicht. De indianers denken dat het verplicht dragen van de fietshelm het gebruik van de fiets ook bij ons aanzienlijk zou doen dalen. Dat is niet de bedoeling, integendeel. Het klimaat- en milieuvraagstuk vragen dat het gebruik van de fiets als vervoermiddel juist wordt aangemoedigd.

Nederland bewijst trouwens dat een verplichting niet noodzakelijk is om het klasement inzake fietsveiligheid aan te voeren. Om tot dat positieve resultaat te komen, heeft Nederland grote sensibiliserings- en preventie- inspanningen geleverd.

Naar aanleiding van de staten-generaal van de Verkeersveiligheid heeft het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV) een dossier over dat vraagstuk opgesteld. In dat dossier bevestigt het BIVV dat een «[dergelijke] verplichting [...] ook niet wenselijk [lijkt], aangezien ze zeker in dit stadium zou leiden tot een daling van het aantal gebruikers van dit milieuvriendelijke vervoermiddel» (blz. 23). Vandaar dat het BIVV maatregelen voorstelt ter bevordering van het dragen van de fietshelm: intensere campagnes en acties om kinderen ertoe aan te zetten de fietshelm te dragen, een lager btw-tarief voor fietshelmen, enz.

Bijgevolg verdient het voor de indianers de voorkeur het dragen van de fietshelm niet te verplichten, maar wel op diverse manieren aan te moedigen. Daartoe vragen ze dat de regering de sensibiliserings-

gouvernement d'intensifier les campagnes de sensibilisation, en particulier à l'égard des jeunes. Pour rendre le casque de vélo financièrement plus abordable, il convient aussi de réduire le taux de TVA applicable à cet équipement de sécurité.

François BELLOT.  
Guido DE PADT.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

---

Le Sénat,

A. se référant au nombre quotidien d'accidents impliquant des cyclistes;

B. renvoyant à l'étude réalisée par l'Alliance européenne pour la sécurité de l'enfant, d'où il ressort que la Belgique est mal classée dans ce domaine;

C. constatant que les cyclistes qui portent un casque en Belgique sont peu nombreux;

D. constatant l'absence de chiffres officiels concernant le port du casque à vélo;

E. observant que peu de pays imposent le port du casque à vélo;

F. soulignant l'importance d'une sécurité accrue pour les cyclistes et en particulier pour les enfants, du fait de leur vulnérabilité extrême;

G. indiquant que la Commission européenne a l'intention de réformer les régimes de TVA applicables dans les différents États membres et qu'il sera donc possible de modifier le taux de TVA applicable aux accessoires de sécurité,

Demande au gouvernement :

1. de prendre les initiatives nécessaires afin de pouvoir disposer de statistiques concernant le port du casque par les cyclistes dans notre pays;

2. d'encourager les campagnes de sensibilisation et les actions visant à promouvoir le port du casque à vélo;

3. d'intensifier les campagnes de sensibilisation et les actions qui visent à améliorer la visibilité du cycliste en promouvant, par exemple, le port d'un gilet fluorescent et l'utilisation judicieuse du phare de vélo;

campagnes — inzonderheid ten aanzien van de jongeren — zou intensiveren. Om de fietshelm betaalbaarder te maken, moet het btw-tarief op deze veiligheidsuitrusting worden verlaagd.

\*  
\* \*

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

---

De Senaat,

A. wijst op het dagelijkse aantal ongevallen met fietsers;

B. wijst op de studie van de «*European Child Safety Alliance*» waarin België slecht wordt geklasseerd;

C. stelt vast dat slechts weinig fietsers in België een helm dragen;

D. constateert dat geen officiële cijfers voorhanden zijn wat het dragen van de fietshelm betreft;

E. stelt vast dat slechts weinig landen het dragen van een fietshelm verplicht hebben gemaakt;

F. wijst op het belang van meer veiligheid voor fietsers, in het bijzonder voor kinderen, omdat zij als fietser zeer kwetsbaar zijn;

G. wijst erop dat de Europese Commissie van plan is de door de verschillende lidstaten toegepaste btw-regelingen te hervormen en dat er dus ruimte is voor een herziening van het op veiligheidstoebehoren btw-tarief,

Vraagt de regering :

1. de nodige initiatieven te nemen om voor ons land te kunnen beschikken over statistische gegevens aangaande het dragen van een helm door fietsers;

2. de sensibiliseringscampagnes en de acties ter bevordering van het dragen van een fietshelm te bevorderen;

3. de sensibiliseringscampagnes en de acties die gericht zijn op een betere zichtbaarheid van de fietser, zoals het dragen van fluo-vestjes en het consequent gebruik van het fietlicht, te intensiveren;

4. d'adapter spécifiquement ces campagnes et ces actions à certains groupes cibles, en consacrant une attention particulière aux enfants;

5. dans le cadre des négociations européennes sur la réforme des régimes de TVA, de plaider en faveur de l'application d'un taux de TVA réduit sur les accessoires de sécurité pour les cyclistes, et plus particulièrement sur les casques de vélo.

12 mai 2011.

François BELLOT.  
Guido DE PADT.

4. die campagnes en acties speciaal af te stemmen op bepaalde doelgroepen en daarbij bijzondere aandacht te besteden aan de kinderen;

5. in het raam van de Europese onderhandelingen over de hervorming van de btw-regelingen te pleiten voor de toepassing van een verlaagd btw-tarief op veiligheidstoebehoren voor fietsers, en meer bepaald op fietshelmen.

12 mei 2011.