

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2008-2009

2 SEPTEMBER 2009

Wetsvoorstel tot invoeging van een artikel 43^{quater} in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met betrekking tot het dragen van retroreflecterende kleidij door fietsers

(Ingediend door mevrouw Sabine de Bethune)

TOELICHTING

De ouderraden van tweeëntwintig scholen uit Kortrijk, Kuurne, Harelbeke en Zwevegem organiseerden begin 2009 een overkoepelende actie om jongeren er toe aan te zetten een fluovestje te dragen. De tweeëntwintig scholen vertegenwoordigen meer dan 11 000 leerlingen. De actie met naam XIU wordt gesteund door alle schooldirecties en de stads- en gemeentebesturen.

De ouderraden merken echter dat het opnemen in het schoolreglement van de verplichting tot het dragen van een fluovestje op weg van en naar school geen sluitende oplossing vormt. De schoolreglementen gelden immers slechts tot een beperkte straal in de omgeving van de school. Men stelt vast dat jongeren buiten die straal de fluojasje aan- of afdoen.

De tweeëntwintig ouderraden vragen om voorgaande redenen om het fluojasje wettelijk te verplichten voor elke fietser tot 18 jaar vanaf het intreden van de duisternis en wanneer de zichtbaarheid beperkt is tot 200 m wat zou overeenkomen met de verplichting om het fietslicht te activeren.

Deze actie is geen alleenstaand geval; ook heel wat andere ouderraden in België, maar ook jeugdraden, jeugdbewegingen, enz., zetten sensibiliserende acties

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2008-2009

2 SEPTEMBRE 2009

Proposition de loi visant à insérer dans 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 un article 43^{quater} relatif au port, par les cyclistes, d'un vêtement rétroréfléchissant.

(Déposée par Mme Sabine de Bethune)

DÉVELOPPEMENTS

Les conseils de parents de vingt-deux écoles de Courtrai, Kuurne, Harelbeke et Zwevegem ont organisé, au début de l'année 2009, une action commune visant à inciter les jeunes à porter un gilet fluorescent. Ces vingt-deux écoles représentent plus de 11 000 élèves. Cette action appelée XIU est soutenue par toutes les directions d'école et les administrations communales.

Les conseils de parents indiquent toutefois que l'insertion dans le règlement de l'école d'une disposition rendant obligatoire le port d'un gilet fluo sur le chemin de l'école n'est pas une solution concluante. Les règlements scolaires ne valent en effet que dans un rayon limité autour de l'école. L'on constate que les jeunes ne portent pas toujours de gilet fluorescent au-delà de cette limite.

C'est pourquoi les vingt-deux conseils de parents demandent d'imposer à tout cycliste jusqu'à l'âge de 18 ans l'obligation légale de porter un gilet fluo entre la tombée et le lever du jour et en toute circonstance où la visibilité est réduite à 200 mètres, ce qui correspond aux conditions dans lesquels le cycliste est tenu de rouler phare allumé.

Cette action n'est pas un cas isolé; de nombreux autres conseils de parents, mais aussi des conseils de la jeunesse, des mouvements de jeunesse, etc., organi-

op tot het dragen van een fluojasje of voorzien hun kinderen van een gratis jasje.

De cijfers liegen er niet om. Er worden jaarlijks nog altijd (zwakke) weggebruikers aangereden omdat automobilisten ze niet tijdig opmerken, soms met een zware handicap of zelfs de dood tot gevolg.

In 2007 zijn achtentachtig fietsers omgekomen bij verkeersongevallen. Dat is 8,25 % van het totaal aantal personen dat omgekomen is in het verkeer, namelijk 1067. Tien, of 11,4 %, van die achtentachtig slachtoffers waren jonger dan twintig jaar en vierenveertig, of 50 %, waren 65 jaar of ouder.

Zes van de tien fietsdoden bij jongeren waren overdag te betreuren, twee bij dageraad of schemering en twee bij nacht. Uit het algemeen totaal van de jaren 2003 tot en met 2007 blijkt dat 69 % van de jonge fietsdoden tijdens de dag vielen, 10 % bij dageraad of schemering en 19 % bij nacht.

De cijfers voor de zwaargewonde fietsers zijn ongeveer dezelfde. In 2007 raakten in totaal 926 fietsers zwaargewond bij verkeersongevallen. Honderd negenenzeventig, of 22,8 %, waren jonger dan twintig jaar en honderd tweeënnegentig, of 24,4 %, ouder dan 65 jaar (1). Van midden oktober 2008 tot begin januari 2009 zijn in Vlaanderen alleen al minstens zeven jonge verkeersdoden gevallen: vijf jonge fietsers en twee voetgangers op weg naar school.

Deze slachtoffers betekenen echter veel meer dan louter statistieken. Tegenover het aantal verkeersdoden staat immers ook een meervoud aan nabestaanden. De emotionele en maatschappelijke kostprijs van deze verkeersongevallen is onbecijferbaar.

Als men de cijfers van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers in België bekijken (2), dan kan worden vastgesteld dat het aantal slachtoffers van verkeersongevallen over de periode 1991-2006 is gedaald. We kunnen deze positieve evolutie alleen maar aanmoedigen. Daartegenover staat dat het totaal aantal voetgangers en fietsers dat slachtoffer werd van een verkeersongeval tussen 1991 en 2006 respectievelijk met 7 % en 8 % is gedaald. Het aantal lichtgewonden is dus nauwelijks gedaald. Ook opmerkelijk is dat de dalende trend voor dodelijke ongevallen en zwaargewonden bij de zwakke weggebruikers, de fietsers en de voetgangers, zich niet zo sterk aftekent als bij de bromfietsers en de personen-

sent dans notre pays des actions de promotion ou de distribution gratuite de gilets fluo aux enfants.

Les chiffres ne mentent pas. Chaque année, des usagers (faibles) perdent la vie ou finissent gravement handicapés à la suite d'un accident de la route dû au fait qu'un automobiliste ne les a pas remarqués à temps.

En 2007, quatre-vingt-huit cyclistes ont été tués dans des accidents de la route. Cela représente 8,25 % du nombre total de personnes qui ont succombé dans un accident de la route, à savoir 1067. Parmi ces quatre-vingt-huit victimes, dix, soit 11,4 %, avaient moins de vingt ans et quarante-quatre, soit 50 %, avaient 65 ans ou plus.

Six accidents mortels sur dix impliquant un jeune cycliste ont eu lieu le jour, deux à l'aube ou au crépuscule et deux pendant la nuit. Il ressort du total général des années 2003 à 2007 que 69 % des accidents mortels impliquant des jeunes cyclistes se sont produits le jour, 10 % à l'aube ou au crépuscule et 19 % la nuit.

Les chiffres concernant les cyclistes gravement blessés sont à peu près identiques. En 2007, les accidents de la route ont fait au total 926 blessés graves chez les cyclistes. Parmi ceux-ci, cent septante-neuf, soit 22,8 %, avaient moins de vingt ans et cent nonante-deux, soit 24,4 %, avaient plus de 65 ans (1). De la mi-octobre 2008 au début du mois de janvier 2009, au moins sept jeunes sont morts dans un accident de la route rien qu'en Flandre. Il s'agit de cinq jeunes cyclistes et de deux piétons sur le chemin de l'école.

Ces victimes ne se limitent pas au cadre des seules statistiques. Pour chaque mort, l'on compte en effet une multitude de proches. Le coût émotionnel et social de ces accidents de la route est incalculable.

À la lumière des chiffres relatifs au nombre de blessés graves et de tués à la suite d'un accident de la route en Belgique (2), l'on peut constater que le nombre de victimes d'accidents de la route a diminué au cours de la période 1991-2006. Nous ne pouvons qu'encourager cette évolution positive. Par contre, le nombre total de piétons et de cyclistes qui ont été victimes d'un accident de la circulation entre 1991 et 2006 a baissé de respectivement 7 % et 8 %, ce qui signifie que le nombre de blessés légers n'a guère diminué. Autre constatation frappante: la tendance à la baisse des accidents mortels et du nombre de blessés graves chez les usagers faibles, les cyclistes et les piétons n'est pas aussi prononcée que chez les

(1) Vraag om uitleg van mevrouw Sabine de Bethune, *Handelingen* van de Senaat van 11 juni 2009, nr. 4-79, vraag nr. 4-940, blz. 48.

(2) BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, *Evolutie van de verkeersveiligheid in België, 2000-2006*, blz. 30-37, http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/bivv_stat_NL_lowres.pdf.

(1) Demande d'explications de Mme Sabine de Bethune, *Annales* du Sénat du 11 juin 2009, n° 4-79, question n° 4-940, p. 48.

(2) IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière. *Évolution de la sécurité routière en Belgique 2000-2006*, p. 30-37, http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/bivv_stat_FR_lowres.pdf.

wagens. We moeten er dus alles aan doen opdat de zwakke weggebruikers beter zichtbaar worden in het verkeer.

	Dodelijke ongevallen	Zwaargewonden
Fietsers	- 30,2 %	- 28,2 %
Voetgangers	- 20,1 %	- 22,7 %
Bromfiets klasse A	- 43,8 %	- 69,3 %
Bromfiets klasse B	- 51,2 %	- 42,1 %
Bestuurders auto	- 30,3 %	- 50,1 %
Passagiers auto	- 47,6 %	- 48,3 %

Bij de voetgangers en de fietsers zijn het vooral de jonge weggebruikers, enerzijds, en de senioren, anderzijds, die tot de categorie van de meest kwetsbare weggebruikers behoren. Vooral jonge voetgangers en fietsers onder de 20 jaar raken zwaargewond of overlijden bij een ongeval. Voetgangers van meer dan 70 jaar vormen een risicogroep, bij de fietsers begint de risicogroep vanaf 60 jaar (1).

Het dragen van fluorelecterende kledij draagt ontegensprekelijk bij tot een grotere zichtbaarheid van de zwakke weggebruiker. Een persoon met donkere kledij zou in de dimlichten van een aankomende auto gezien worden tot op 20 m, met heldere kledij tot op 50 m en met reflecterend materiaal zelfs tot op 150 m (2).

Het maatschappelijk draagvlak om te komen tot een verplichting is de jongste jaren sterk gegroeid, zeker wat kinderen betreft. Volwassen moeten hun kinderen echter het goede voorbeeld geven. Vooral adolescenten hebben wel eens de neiging om zich af te zetten tegen «kinderlijk» gedrag en wensen zich als volwassene te gedragen. Om die reden zou een verplichting weinig zin hebben indien ook niet de volwassenen hierbij worden betrokken. Daarenboven blijkt uit statistieken dat ook de fietsers vanaf 60 jaar een verhoogd risico lopen. De verplichting beperken tot de kinderen zou daarom ten onrechte te weinig aandacht besteden aan deze risicogroep.

Bij een eenvoudige zoekopdracht op het internet leert men trouwens dat een fluorelecterend jasje niet veel hoeft te kosten. Voor slechts enkele euro's kan men zich een dergelijk jasje aanschaffen. In geval van een gezamenlijke aankoop, bijvoorbeeld door een school of een gemeentebestuur, zijn de prijzen nog aanzienlijk lager. Bovendien, de kostprijs van een dergelijk fluorelecterend jasje kan het verschil uitmaken tussen veilig aankomen op de bestemming of niet...

(1) *Ibidem*, blz. 42.

(2) *Fietsersbond, Licht in zicht!*, Handleiding voor een betere zichtbaarheid, 2004, 17.

cyclomotoristes et les automobilistes. Il faut donc tout mettre en œuvre pour que les usagers faibles soient plus visibles dans le trafic.

	Accidents mortels	Blessés graves
Cyclistes	- 30,2 %	- 28,2 %
Piétons	- 20,1 %	- 22,7 %
Cyclomoteur de classe A	- 43,8 %	- 69,3 %
Cyclomoteur de classe B	- 51,2 %	- 42,1 %
Automobilistes	- 30,3 %	- 50,1 %
Passagers auto	- 47,6 %	- 48,3 %

Chez les piétons et les cyclistes, les usagers les plus vulnérables sont surtout les jeunes, d'une part, et les séniors, d'autre part. Le nombre de morts et de blessés graves en cas d'accident est plus élevé surtout dans la catégorie des jeunes piétons et jeunes cyclistes de moins de 20 ans. Les piétons de plus de 70 ans constituent un groupe à risque. Chez les cyclistes, le groupe à risque commence à partir de 60 ans (1).

Le port d'un vêtement fluo réfléchissant contribue incontestablement à améliorer la visibilité de l'utilisateur faible. L'automobiliste qui roule avec ses feux de croisement allumés aperçoit une personne sur la voie publique à 20 mètres si elle porte des vêtements sombres, à 50 mètres si elle porte des vêtements clairs et jusqu'à 150 mètres si elle porte un équipement réfléchissant (2).

L'idée de rendre le gilet fluo obligatoire jouit d'une assise sociale qui s'est considérablement renforcée ces dernières années, surtout pour les enfants. Mais les adultes doivent montrer l'exemple à leurs enfants. Les adolescents ont souvent tendance à rejeter ce qui les rattache à l'enfance et veulent se comporter en adultes. Une obligation n'aurait dès lors guère de sens si les adultes n'y étaient pas associés. De plus, les statistiques montrent que les cyclistes courent aussi un risque accru à partir de 60 ans. Si l'obligation se limitait aux enfants, cet autre groupe à risque ne recevrait alors pas toute l'attention qu'il mérite.

Une simple recherche sur internet nous apprend qu'un gilet fluorescent ne coûte pas cher. On peut s'en procurer un pour quelques euros seulement. En cas d'un achat groupé, par une école ou une administration communale par exemple, les prix sont bien sûr encore nettement plus bas. Qui plus est, le prix d'un de ces gilets fluorescents peut faire la différence entre arriver en sécurité à destination ou non...

(1) *Ibidem*, p. 42.

(2) *Fietsersbond, Licht in zicht!*, Handleiding voor een betere zichtbaarheid, 2004, 17.

Ook de beleidsmakers zijn niet blind voor de problematiek.

In Frankrijk bestaat er sinds 2008 reeds een wettelijke verplichting voor fietsers om 's nachts of overdag wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is een fluorelecterend vestje te dragen wanneer zij zich buiten de bebouwde kom op de openbare weg begeven. Het artikel R431-1-1 van de *Code de la route* bepaalt hieromtrent het volgende :

«Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation et dont les caractéristiques sont prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

Le fait pour tout conducteur ou passager d'un cycle de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.»

Ook de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Schoupe, beschouwt veilige schoolomgevingen en veilige schoolroutes als een prioritaire doelstelling en erkent hierbij het belang van een goede zichtbaarheid van fietsers en voetgangers, zeker in de donkere maanden. Daarom is de staatssecretaris er voorstander van dat fietsende kinderen een fluovestje dragen. Er wordt gesteld dat het BIVV daarom ook acties opzet om het dragen van fluohesjes voor schoolgaande kinderen te bevorderen (1).

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen besteedt ruim aandacht aan de verkeersveiligheid voor kinderen. Een van de concrete actiepunten bestaat in het aanmoedigen van het gebruik van de fietshelm en fluohesjes bij kinderen (2). Een van de maatregelen die wordt voorgesteld om de zichtbaarheid te verhogen is het dragen van lichtgekleurde of retro-reflecterende kledij. Het verplicht dragen van een fluohesje voor fietser of voetganger wordt in het plan weerhouden als één van de mogelijke opties.

Om voorgaande redenen achten de indieners het noodzakelijk dat er een wettelijke verplichting wordt ingevoerd voor fietsers om fluorelecterende kledij te dragen bij nacht of wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is. De verplichting slaat niet enkel op kinderen maar ook op volwassenen. Indieners zijn immers van oordeel dat volwassenen een voorbeeldfunctie hebben ten aanzien van hun kinderen en dat het verzekeren

(1) Algemene beleidsnota van de staatssecretaris voor Mobiliteit, 7 november 2008, *Parl. St.* Kamer, nr. 52 1529/020, blz. 26 en vraag om uitleg van mevrouw Sabine de Bethune, *Handelingen* van de Senaat nr. 4-79 van 11 juni 2009, vraag nr. 4-940, blz. 48.

(2) Vlaamse Overheid, Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, 2008, blz. 232-234 <http://www.mobielvlaanderen.be/docs/persberichten/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen.pdf>.

Les décideurs politiques sont, eux aussi, conscients de cette problématique.

En France, les cyclistes ont depuis 2008 l'obligation légale de porter une veste fluorescente, la nuit ou le jour lorsqu'ils circulent sur la voie publique hors agglomération dans des conditions de visibilité insuffisante. L'article R431-1-1 du Code de la route s'énonce comme suit :

«Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation et dont les caractéristiques sont prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

Le fait pour tout conducteur ou passager d'un cycle de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.»

M. Schoupe, secrétaire d'État à la mobilité, considère lui aussi la sécurité aux abords des écoles et sur le trajet de l'école comme un objectif prioritaire et il reconnaît à cet égard l'importance d'une bonne visibilité des cyclistes et des piétons, surtout durant les mois plus sombres. C'est pourquoi il est favorable au port d'un gilet fluorescent par les enfants qui se déplacent à vélo. L'IBSR organise donc à cet effet des actions destinées à promouvoir le port de gilets fluo chez les écoliers (1).

Le *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen* consacre une grande attention à la sécurité routière pour les enfants. Une des mesures concrètes de ce plan consiste à promouvoir le port du casque et d'un gilet fluo chez les enfants (2). Une des mesures proposées pour améliorer la visibilité est le port d'un vêtement de couleur claire ou rétro-reflectif. Le port obligatoire d'un gilet fluo par les cyclistes ou les piétons est une des options possibles retenues dans le plan.

Pour les raisons exposées ci-dessus, les auteurs estiment nécessaire d'instaurer une obligation légale, pour les cyclistes, de porter un vêtement fluorescent lorsqu'ils se déplacent de nuit ou par visibilité insuffisante. Cette obligation vaut non seulement pour les enfants, mais aussi pour les adultes. En effet, les auteurs estiment que les adultes ont un rôle d'exemple à jouer à l'égard de leurs enfants et que la sauvegarde

(1) Note de politique générale du secrétaire d'État à la Mobilité, 7 novembre 2008, *Doc. parl.*, Chambre, n° 52-1529/020, p. 26 et demande d'explication de Mme Sabine de Bethune, *Annales* du Sénat, n° 4-79, question n° 4-940, p. 48.

(2) Administration flamande, *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*, 2008, p. 232-234 <http://www.mobielvlaanderen.be/docs/persberichten/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen.pdf>.

van de veiligheid van alle burgers voor de overheid een taak van algemeen belang vormt.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Het artikel voert een verplichting in voor fietsers om retroreflecterende kledij te dragen tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter. Voor de bewoordingen van het artikel werd inspiratie gevonden in artikel 30, 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. Dat artikel bepaalt in welke omstandigheden gebruik moet worden gemaakt van de lichten door voertuigen en weggebruikers.

Artikel 3

Deze bepaling machtigt de minister of staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit om een concrete inhoud te geven aan het begrip retroreflecterende veiligheidskledij en om de technische vereisten hiervoor te bepalen. Deze kledij kan bestaan uit een retroreflecterend veiligheidsvestje maar zou bijvoorbeeld ook kunnen bestaan uit retroreflecterende stroken aangebracht op of boven de kledij indien deze een zelfde waarborg biedt op het vlak van de zichtbaarheid in het verkeer.

Artikel 4

Dit artikel regelt de datum van inwerkingtreding van de wet. Er wordt bepaald dat de wet in werking treedt op de eerste dag van de zesde maand volgend op de dag van bekendmaking van de wet in het *Belgisch Staatsblad*. Op deze wijze wordt voorzien in een voldoende lange overgangperiode om de fietsers bewust te maken van het bestaan van de nieuwe wettelijke regeling en retroreflecterende kledij aan te schaffen.

Sabine DE BETHUNE.

de la sécurité de tous les citoyens constitue, pour les pouvoirs publics, une mission d'intérêt général.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article instaure l'obligation, pour les cyclistes, de porter un vêtement rétroréfléchissant entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres. Cette formulation s'inspire du texte de l'article 30, 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. L'article 30 en question précise dans quelles circonstances les véhicules et les usagers de la route doivent utiliser les feux.

Article 3

Cette disposition habilite le ministre ou le secrétaire d'État qui a la mobilité dans ses attributions à définir concrètement la notion de vêtement de sécurité rétroréfléchissant et à définir les exigences techniques en la matière. Ce vêtement peut consister en un gilet de sécurité rétroréfléchissant, mais il pourrait tout aussi bien prendre la forme de bandes rétroréfléchissantes apposées sur les vêtements ou portées sur ceux-ci, pourvu qu'elles offrent des garanties identiques en matière de visibilité dans la circulation.

Article 4

Cet article règle la date d'entrée en vigueur de la loi. Il est prévu que la loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois suivant celui de sa publication au *Moniteur belge*, de manière à laisser aux cyclistes une période de transition suffisamment longue pour qu'ils puissent prendre conscience de l'existence de la nouvelle réglementation légale et se procurer un vêtement rétroréfléchissant.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In 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 een artikel 43*quater* ingevoegd, luidende :

«43*quater*

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter moeten de fietsers retroreflecterende kledij dragen.».

Art. 3

De minister of staatssecretaris onder wiens bevoegdheid mobiliteit ressorteert wordt gemachtigd om de de nodige uitvoeringsbesluiten te nemen om te bepalen wat onder het begrip «retroreflecterende veiligheidskledij» moet worden verstaan en aan welke technische vereisten deze kledij moet beantwoorden.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de zesde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

25 juni 2009.

Sabine DE BETHUNE.
Wouter BEKE.
Elke TINDEMANS.
Nahima LANJRI.
Vanessa MAZT.
Berni COLLAS.
Christiane VIENNE.

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

Il est inséré, dans 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, un article 43*quater* rédigé comme suit :

«43*quater*

Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les cyclistes doivent porter un vêtement rétroréfléchissant.».

Art. 3

Le ministre ou le secrétaire d'État qui a la mobilité dans ses attributions est habilité à prendre les arrêtés d'exécution nécessaires pour définir ce qu'il y a lieu d'entendre par la notion de «vêtement de sécurité rétroréfléchissant» et pour fixer les exigences techniques auxquelles ce vêtement doit répondre.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois suivant celui de sa publication au *Moniteur belge*.

25 juin 2009.