

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

13 MAI 2013

Proposition de loi modifiant l'article 36 du règlement sur la police de la circulation routière en vue d'obliger les jeunes cyclistes à porter le casque

(Déposée par
Mme Anke Van dermeersch et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 6 décembre 2007 (doc. Sénat, n° 4-441/1 — 2007/2008).

Dans un grand nombre de pays, le port du casque est déjà obligatoire. C'est le cas notamment en Espagne, en Finlande, en Autriche, en Suède, en Tchéquie, en Islande, en Nouvelle-Zélande, en Australie, dans certaines provinces du Canada et plusieurs États des États-Unis. Toutefois, l'obligation y est généralement limitée aux enfants et aux jeunes.

De l'avis général, le port du casque par les cyclistes est très utile pour prévenir des lésions graves, voire mortelles, à la tête en cas d'accidents et de chutes. Plusieurs études le montrent clairement.

Selon une estimation (Elvik, 2011), le risque de lésions à la tête pour les cyclistes qui ne portent pas de casque est 1,72 fois supérieur à celui des cyclistes qui en portent un (avec un intervalle de confiance de 95 % se situant entre 1,33 et 2,22). Le risque de lésions cérébrales serait quant à lui 2,13 fois plus élevé (intervalle de confiance de 95 % se situant entre 1,33 et 3,45). Si l'on tient compte à la fois des lésions à la tête et à la nuque, l'augmentation du risque est plus faible, mais elle reste bien réelle (facteur 1,18; intervalle de confiance de 95 % se situant entre 1,02 et 1,35) (1).

Une étude de Macpherson & Spinks (2007) sur le port du casque obligatoire pour les enfants et les

(1) *Factsheet Fietshelmen*, septembre 2012, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, p. 1.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2012-2013

13 MEI 2013

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 36 van het wegverkeersreglement om een helmplicht voor jonge fietsers in te voeren

(Ingediend door
mevrouw Anke Van dermeersch c.s.)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 6 december 2007 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 4-441/1 — 2007/2008).

In tal van landen bestaat er reeds een helmplicht: Spanje, Finland, Oostenrijk, Zweden, Spanje, Tsjechië, IJsland, Nieuw-Zeeland, Australië, bepaalde provincies in Canada, bepaalde staten in de Verenigde Staten, ... In deze landen wordt de verplichting tot het dragen van een helm doorgaans wel beperkt tot kinderen en jongeren.

Men is het er algemeen over eens dat de valhelm voor fietsers zeer nuttig is in het voorkomen van gevaarlijke of zelfs dodelijke hoofdletsels bij ongevallen en valpartijen. Verscheidene studies tonen dat duidelijk aan.

Volgens een schatting (Elvik, 2011) lijkt het risico op hoofdletsels voor niet-dragers van een fietshelm 1,72 keer zo groot te zijn als dat voor helm dragers, met een 95 %-betrouwbaarheidsinterval van 1,33-2,22. Voor hersenletsel lijkt het risico 2,13 keer zo groot (met een 95 %-betrouwbaarheidsinterval van 1,33-3,45). Als alle bekeken letsels aan hoofd en nek samen worden genomen, blijkt de risicotoename geringer, maar nog steeds aanwezig (factor 1,18; 95 %-betrouwbaarheidsinterval 1,02-1,35) (1).

Een studie van Macpherson & Spinks (2007) over de helmverplichting voor kinderen en jongeren tot en

(1) *Factsheet Fietshelmen*, september 2012, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, blz. 1.

jeunes jusqu'à l'âge de dix-sept ans inclus dans l'État américain de la Californie fait état d'une diminution de 18 % du nombre de lésions cérébrales chez les enfants et les jeunes. Selon une autre étude menée par les mêmes chercheurs dans les provinces canadiennes où le port du casque a été rendu obligatoire pour les jeunes jusqu'à l'âge de dix-sept ans inclus, le nombre de lésions à la tête chez les cyclistes de moins de dix-huit ans a diminué de 45 %; dans les provinces n'ayant pas instauré cette obligation, la diminution était de 27 %. En 1995, une étude (Carr *et al.*) a été consacrée aux conséquences de l'instauration du port du casque obligatoire dans l'État australien de Victoria. Elle a fait apparaître une diminution de 39 % du nombre de lésions à la tête chez les cyclistes hospitalisés au cours des quatre années qui ont suivi la généralisation du port du casque. D'après une étude réalisée en 2000 par Schuffham *et al.*, la généralisation du port obligatoire du casque en Nouvelle-Zélande s'est accompagnée d'une diminution de 19 % du nombre de lésions à la tête chez les cyclistes sur une période de trois ans (1).

En Suède, le port du casque chez les enfants de moins de 10 ans est passé de 20 % en 1988 à 45 % en 1995, ce qui s'est traduit par une diminution de 43 % du nombre de lésions à la tête. Après la généralisation du port du casque (1990), l'Australie a enregistré une diminution de 55 % du nombre de cyclistes victimes d'accidents mortels et de 26 % du nombre de cyclistes hospitalisés (2).

Compte tenu de leur vulnérabilité accrue lorsqu'ils roulent à bicyclette dans le trafic, les enfants doivent en tout état de cause être le premier groupe cible visé par le port du casque. Plusieurs instances (IBSR, SPF Santé publique, compagnies d'assurance, mutualités, etc.) ont réagi en mettant sur pied des campagnes et des actions louables.

Même si d'aucuns soutiennent que la généralisation du port obligatoire du casque risque d'engendrer une diminution du nombre d'utilisateurs de la bicyclette notamment en raison du désagrément pratique et de l'aspect esthétique, les auteurs de la présente proposition de loi considèrent que les enfants de moins de douze ans doivent bénéficier d'une sécurité optimale pour se déplacer dans une circulation routière toujours plus intense et plus dense. Comme l'initiation et la formation à la circulation routière constituent une part essentielle du programme d'enseignement de l'école fondamentale et que beaucoup d'enfants accomplissent leurs premiers pas dans le trafic non sans difficultés et hésitations, le port du casque n'est pas un luxe superflu pour les cyclistes.

(1) *Factsheet Fietshelmen*, septembre 2012, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, p. 1.

(2) Commission fédérale sécurité routière, états généraux de la sécurité routière du 25 février 2002, <http://www.cfsr.be/Docs/2002/dossier%207%20ceintures.pdf>.

met zeventien jaar in de Amerikaanse staat Californië toonde een reductie van 18 % van het aantal hersenletsels bij de kinderen en jongeren aan. Volgens een andere studie van bovengenoemde onderzoekers in de Canadese provincies waar de helmplicht voor jongeren tot en met zeventien jaar was ingevoerd, nam het aantal hoofdletsels bij fietsers onder de achttien jaar met 45 % af; in provincies waar geen helmplicht was ingevoerd was de reductie 27 %. Carr *et al.* bestudeerden in 1995 de gevolgen van de invoering van de helmplicht in de Australische staat Victoria. Zij vonden in de vier jaar na invoering van een algemene helmplicht een afname van 39 % van het aantal hoofdletsels bij in het ziekenhuis opgenomen fietsers. Een studie van Schuffham *et al.* uit 2000 berekende dat de algemene verplichtstelling in Nieuw-Zeeland samenging met 19 % reductie van het aantal hoofdletsels bij fietsers over een periode van drie jaar (1).

In Zweden steeg het helmgebruik bij kinderen jonger dan 10 jaar van 20 % in 1988 naar 45 % in 1995, terwijl het aantal hoofdletsels met 43 % daalde. Australië kende een daling met 55 % van het aantal dodelijke fietsluchtoffers na veralgemeende invoering van de fietshelmplicht (1990) en een daling van de ziekenhuisopnamen bij fietsers met 26 % (2).

Gelet op de grotere kwetsbaarheid van fietsende kinderen in het verkeer, dienen zij in elk geval als eerste doelgroep voor het dragen van de fietshelm in aanmerking te komen. Diverse instanties (BIVV, FOD Volksgezondheid, verzekeringsmaatschappijen, ziekenfondsen, ...) spelen daarop in en zetten diverse lovenswaardige campagnes en acties op het getouw.

Hoewel een veralgemeende helmplicht in België volgens sommigen zou kunnen leiden tot een daling van het aantal fietsgebruikers — vanwege onder meer het praktische ongemak en het zicht — zijn de indieners van dit voorstel van mening dat kinderen tot twaalf jaar zich optimaal veilig door het steeds intensiever en drukker wordende wegverkeer dienen te verplaatsen. Gelet op het feit dat verkeersopvoeding en -initiatie een wezenlijk onderdeel is van het lesprogramma van de basisschool en op het feit dat veel kinderen moeizaam en erg onzeker hun eerste stappen in het verkeer zetten, is het dragen van de valhelm voor fietsers geen overbodige luxe.

(1) *Factsheet Fietshelmen*, september 2012, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, blz. 4-5.

(2) Federale Commissie Verkeersveiligheid, Staten-Generaal van de verkeersveiligheid van 25 februari 2002, <http://www.fcvv.be/Docs/2002/Dossier%207%20gordel.pdf>.

Les auteurs de la présente proposition de loi sont dès lors d'avis que que cette nouvelle réglementation répond au souci d'une plus grande sécurité en faveur des usagers de la route les plus jeunes et les plus faibles.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans l'article 36 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, remplacé par l'arrêté royal du 16 juillet 1997 et modifié par les arrêtés royaux des 24 juin 2000, 14 mai 2002, 18 décembre 2002, 4 avril 2003, 22 août 2006 et 11 juin 2011, il est inséré, entre les alinéas 2 et 3, un alinéa nouveau rédigé comme suit :

«Les cyclistes âgés de moins de douze ans sont tenus de porter un casque de protection.»

Art. 3

La présente loi entre en vigueur deux mois après sa publication au *Moniteur belge*.

22 avril 2013.

De indieners van dit voorstel zijn dan ook de mening toegedaan dat deze nieuwe regeling tegemoet komt aan de zorg voor meer veiligheid voor de zwakste en jongste weggebruikers.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.
Bart LAEREMANS.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 36 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, vervangen bij het koninklijk besluit van 16 juli 1997 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 24 juni 2000, 14 mei 2002, 18 december 2002, 4 april 2003, 22 augustus 2006 en 11 juni 2011 wordt tussen het tweede en het derde lid een lid ingevoegd, luidende :

«Fietsers beneden de leeftijd van twaalf jaar moeten een valhelm dragen.»

Art. 3

Deze wet treedt in werking twee maanden nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

22 april 2013.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.
Bart LAEREMANS.