

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1995 (*)

29 SEPTEMBRE 1995

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du
1^{er} décembre 1975
portant règlement général
sur la police de la
sécurité routière en vue de rendre
obligatoire l'utilisation d'un
système de retenue adapté pour les
passagers, mineurs d'âge**

(Déposée par MM. Vincent Decroly et
Hugo Van Dienderen)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Situation légale actuelle en Belgique

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire, à l'avant des véhicules, depuis de nombreuses années en Belgique et dans la plupart des pays européens.

Depuis le 1^{er} janvier 1991, il est également obligatoire en Belgique à l'arrière du véhicule.

Cependant, certaines personnes sont dispensées de l'obligation pour des raisons propres à leur constitution physique. Il s'agit notamment de conducteurs et passagers mesurant moins d'un mètre cinquante, des femmes enceintes en possession d'un certificat médical et des personnes dispensées en raison d'une contre-indication médicale grave.

(*) Première session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1995 (*)

29 SEPTEMBER 1995

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk
besluit van 1 december 1975
houdende algemeen reglement
op de politie van het wegverkeer
met het oog op het verplicht gebruik
van aangepaste
veiligheidsvoorzieningen voor
minderjarige passagiers**

(Ingediend door de heren Vincent Decroly en
Hugo Van Dienderen)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Huidige stand van de Belgische wetgeving

Net als in de meeste Europese landen zijn ook in België de bestuurders van auto's en de passagiers voorin al jaren verplicht om een veiligheidsgordel te dragen.

Sinds 1 januari 1991 moeten ook in België de passagiers achterin een veiligheidsgordel dragen.

Sommige mensen zijn als gevolg van bepaalde lichamelijke eigenschappen evenwel van de draagplicht van de veiligheidsgordel vrijgesteld: bestuurders en passagiers met een lichaamslengte van minder dan één meter vijftig, zwangere vrouwen die een doktersattest kunnen voorleggen alsmede personen bij wie ernstige medische contra-indicaties bestaan.

(*) Eerste zitting van de 49^e zittingsperiode.

Vu la dispense pour les personnes de taille inférieure à un mètre cinquante, la plupart des enfants sont dispensés de l'obligation du port de la ceinture.

Etat des études scientifiques en matière de sécurité routière infantile

Or, des études dignes de foi sur le risque d'éjection des passagers de petite taille montrent à quel point leur sécurité est mal assurée dans la situation actuelle. En cas de collision frontale à 50 km/h par exemple, un enfant de 25 kg est projeté dans l'habitacle avec la force d'un projectile d'une tonne. Si ce constat rappelle aux parents que l'enfant qu'ils prennent sur leurs genoux ne pourra être retenu en cas d'accident, il milite aussi en faveur de dispositifs de retenue adaptés à l'âge et à la taille du jeune passager.

Tout comme la statistique selon laquelle en cas d'accident, 40 % des enfants sont éjectés hors de la voiture, généralement par le pare-brise, et 50 % de ces enfants éjectés sont tués. D'après un dossier « Sécurité enfants » réalisé par Renault, « un certain nombre d'observations d'ordre médical commandent que les jeunes enfants soient protégés par un dispositif de retenue adapté à leur âge ». Chez les enfants de moins de 4 ans en particulier, les blessures de la tête et du cou sont, selon ce dossier, parmi les plus graves.

En proportion, la tête de l'être humain est en effet à cet âge plus grosse et plus lourde qu'elle ne l'est chez un individu adulte. La faible musculature cervicale, caractéristique de ce premier âge, ne permet pas de stabiliser une tête soumise aux répercussions du choc d'une collision ou d'un arrêt brutal du véhicule. Le haut poids relatif de la tête, le centre de gravité situé haut sur le thorax et le cou fragile expliquent la haute fréquence des lésions cervicales et cérébrales chez l'enfant, qu'il y ait ou non impact direct au niveau de la tête.

De même, des spécialistes de l'hôpital Ambroise-Paré de Paris et le laboratoire d'accidentologie du Groupe Peugeot constatent dans un récent rapport que l'usage de sièges à harnais réduit de 45 % les risques de blessure courus par l'enfant en cas d'accident.

Des données scientifiques ont été collectées sur l'observation d'accidents réels et de simulations opérées grâce à des mannequins anthropométriques (très proches du corps humain dans leur comportement lors de « crash-tests ») par l'International Task Force on Child Restraining Systems, un collectif d'experts qui regroupe depuis 1992 des accidentologues et biomécaniciens d'Allemagne, d'Australie, du Canada, des Etats-Unis, de France, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas et de Suède.

Leurs recherches ont notamment abouti à la conclusion incontestable que pour les enfants de moins de 5 ans, le transport dos à la route est le plus sûr.

Aangezien de draagplicht niet geldt voor personen die kleiner zijn dan één meter vijftig, moeten de meeste kinderen geen veiligheidsgordel dragen.

Resultaten van het wetenschappelijk onderzoek rond de veiligheid van kinderen in het verkeer

Uit betrouwbaar onderzoek over het risico voor passagiers met een kleine gestalte om bij een ongeval uit de auto te worden geslingerd, is gebleken hoe onveilig hun situatie is. Bij een frontale botsing tegen vijftig kilometer per uur wordt een kind met een lichaamsgewicht van 25 kilogram door de auto geslingerd met de kracht van een projectiel van 1000 kilogram. Die bevindingen tonen niet alleen aan dat ouders die een kind op schoot nemen, het kind bij een ongeval onmogelijk kunnen vasthouden, maar pleiten ook voor aangepaste veiligheidsvoorzieningen die meegroeien met de leeftijd en de gestalte van de jonge passagier.

Een statistiek toont aan dat bij een ongeval 40 % van de kinderen uit het voertuig worden geslingerd, meestal door de voorruit, en dat 50 % van die kinderen hierbij de dood vinden. Uit een onderzoek van autoconstructeur Renault over de veiligheid van kinderen blijkt bovendien dat jonge kinderen om een aantal medische redenen aan hun leeftijd aangepaste veiligheidsvoorzieningen nodig hebben om zich te beschermen. Volgens het onderzoeksrapport komen vooral bij kinderen beneden vier jaar de ergste hoofd- en nekletsels voor.

Op die leeftijd is het menselijk hoofd naar verhouding immers groter en zwaarder dan bij een volwassene. De nekspieren zijn in de eerste levensjaren te zwak om de schok op te vangen als de wagen botst of zeer bruusk tot stilstand komt. Het relatief hoge gewicht van het hoofd, het feit dat het zwaartepunt hoog bovenaan op de borstkas ligt en de kwetsbaarheid van de nek vormen een verklaring voor de frequentie waarmee cervicale of cerebrale beschadiging bij kinderen voorkomt, ongeacht of het hoofd direct onder de kracht van de klap te lijden heeft.

Specialisten van het *Hôpital Ambroise Paré* in Parijs en het onderzoekslaboratorium voor verkeersongevallen van de groep Peugeot constateerden in een recent rapport dat kinderen die met een tuigje in een aangepaste kinderstoel zijn vastgemaakt, bij een aanrijding 45 % minder kans op verwondingen lopen.

De « International Task Force on Child Restraining Systems », een vereniging waarin sinds 1992 ongevallenskundigen en biomechanici van Duitsland, Australië, Canada, de VS, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Zweden zijn gegroepeerd, heeft wetenschappelijke gegevens bijeengebracht over werkelijke ongevallen en simulatie-oefeningen met antropometrische poppen (die bij crash-tests bijna net zo reageren als het menselijk lichaam).

Dat onderzoek heeft namelijk overduidelijk aangetoond dat de kinderen beneden 5 jaar het veiligst vervoerd worden met de rug tegen de rijrichting in.

Enfin, selon une étude de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (France) publiée en janvier 1995, les sièges à harnais et les rehausses réduisent significativement les risques auxquels les jeunes passagers des voitures sont exposés. Ainsi, leurs blessures sont-elles réduites dans une proportion de 27,8 % pour les rehausses dans le groupe des 4-9 ans et de 45,7 % pour les sièges à harnais dans le groupe des 10 mois-3 ans.

En Belgique, nous disposons de statistiques révélant qu'en 1994, 19 passagers de moins de 10 ans ont été tués (+ 7 par rapport à 1993, + 4 par rapport à 1992). La ventilation par sous-catégorie d'âge est la suivante pour les 3 dernières années :

Statistiques belges pour 1992, 1993 et 1994

Enfants passagers

Enfants passagers	0-4 ans — 0-4 jaar			5-9 ans — 5-9 jaar			10-14 ans — 10-14 jaar			Total — Totaal			Kinderen als passagier
	92	93	94	92	93	94	92	93	94	92	93	94	
Tués ou mortellement blessés (décédés 30 jours) *	10	9	10	5	3	9	8	13	4	23	25	23	Doden en dodelijk gewonden (overleden binnen 30 dagen) *.
Blessés graves **.	108	105	107	109	123	116	137	131	132	354	359	355	Zwaargewonden **.
Blessés légers	853	877	894	1 024	982	926	905	950	890	2 782	2 809	2 710	Lichtgewonden.
Total	971	991	1 011	1 138	1 108	1 051	1 050	1 094	1 026	3 159	3 193	3 088	Totaal.

Sources : IBSR.

Statistiques 1992, 1993, 1994 d'accidents de roulage.

* Enfants tués sur le coup, décédés avant leur admission à l'hôpital ou décédés dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

** Enfant dont l'état nécessite une hospitalisation de plus de 24 heures.

Aspects réglementaires européens et internationaux

Dans la plupart des pays européens, tout dispositif de retenue pour enfant doit être homologué, c'est-à-dire certifié conforme aux exigences du Règlement ECE-44 élaboré par l'UN-ECE (conseil Economique pour l'Europe aux Nations Unies). Les certificats d'homologation sont délivrés par les ministères des transports des pays signataires, sur présentation d'un dossier préparé par des laboratoires agréés pour assurer les vérifications et essais exigés par le Règlement ECE-44. Un siège homologué porte obligatoirement une étiquette indiquant le pays qui a homologué le dispositif de retenue, la taille de l'enfant pour lequel il a été conçu et les types de voitures dans lesquelles il peut être installé.

Volgens een in januari 1995 gepubliceerde studie van het Franse *Observatoire national interministériel de sécurité routière* verminderen autozitjes met een tuigje en zitkussens aanzienlijk de gevaren waaraan jonge autopassagiers zijn blootgesteld. Bij de groep van 4 tot 9 jaar vermindert een zitkussen het aantal verwondingen met 27,8 %. Bij de groep van 10 maand tot 3 jaar vermindert een autozitje met een tuigje de verwondingen met 45,7 %.

België beschikt zelf over statistieken waaruit blijkt dat in 1994 19 passagiers beneden tien jaar om het leven kwamen (7 meer dan in 1993, 4 meer dan in 1992). Onderverdeeld in leeftijdscategorieën geven die cijfers het volgende beeld voor de jongste 3 jaar :

Belgische statistieken voor 1992, 1993 en 1994

Kinderen als passagiers in voertuigen

Bron : BIVV.

Statistieken verkeersongevallen 1992, 1993, 1994.

* Op slag gedode kinderen, kinderen die overlijden voor hun opname in het ziekenhuis of binnen 30 dagen na het ongeval.

** Kinderen die ingevolge hun toestand meer dan 24 uur in het ziekenhuis moeten verblijven.

Aspecten van de Europese en internationale regelgeving

In de meeste Europese landen moeten alle veiligheidsvoorzieningen voor kinderen worden goedgekeurd. Zij moeten met andere woorden voldoen aan de vereisten van de ECE-44-norm, die werd opgesteld door de UN-ECE (de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties). De ministeries van Verkeer van de ondertekenende landen reiken een goedkeuringsbewijs uit op grond van een dossier dat moet worden samengesteld door de laboratoria die bevoegd zijn om de door de ECE-44-norm vereiste controles en tests uit te voeren. Op het goedgekeurde zitje of stoeltje moet een etiket worden aangebracht, dat onder meer het land vermeldt dat het heeft goedgekeurd, alsook de lengte van het kind waarvoor het is bestemd en de automerken waarin het kan worden geplaatst.

Le sixième amendement du Règlement ECE-44, adopté à Genève au printemps 1994, devrait entrer en vigueur dans le courant de l'année 1995. Ce nouveau texte tient mieux compte de la morphologie des petits enfants, rend plus sévère encore l'évaluation des dispositifs, notamment dans la commodité d'emploi, et modifie l'appareillage des essais afin de suivre l'évolution des véhicules en circulation.

La réglementation belge en matière d'homologation pourra aussi utilement s'inspirer des dispositions allemandes (label TUV) ou canadiennes (derniers aménagements du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles adoptés par les autorités fédérales le 25 octobre 1994).

De nouveaux progrès sont attendus. Ils devraient porter notamment sur l'harmonisation européenne des dispositifs d'ancrage et de fixation des systèmes de retenue. L'International Standard Organisation et le Secrétariat européen de coordination pour la normalisation étudient en effet actuellement des modalités de standardisation propres à imposer à l'ensemble des constructeurs automobiles une réglementation commune à cet égard. L'on doit espérer que le représentant belge au Conseil des ministres européens des transports se range parmi les promoteurs de cette harmonisation visant à améliorer encore la sécurité des jeunes passagers en automobile.

Objectifs de la présente proposition de loi

La présente proposition de loi vise à rendre obligatoire pour les enfants l'utilisation de dispositifs adaptés. Elle n'est donc pas d'application pour les personnes majeures de petite taille.

Elle est inspirée d'un décret n° 91-1321 du 27 décembre 1991 de la République française (Journal officiel du 29 décembre 1991, p. 17187 et 17188) et s'inscrit dans le prolongement direct de la Directive du Conseil des Communautés européennes du 16 décembre 1991 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes — directive à laquelle notre pays aurait dû se conformer avant le 1^{er} janvier 1993.

L'article 35 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est modifié.

Des mesures d'application devraient bien sûr être adoptées par arrêté royal pour fixer les dispositifs agréés en fonction de la taille ou du poids et, éventuellement, de l'âge de l'enfant.

Elles devraient aussi réglementer, avec précision et en tenant compte des évolutions technologiques de la construction automobile, les méthodes des essais et évaluations sur base desquels les divers systèmes

Het zesde amendement op de ECE-44-norm, dat in het voorjaar van 1994 in Genève werd aangenomen, moet in de loop van 1995 in werking treden. Die nieuwe tekst houdt beter rekening met de lichaamsbouw van kleine kinderen, legt onder meer inzake gebruiksvriendelijkheid nog strengere normen op en voorziet ten slotte ook in een aanpassing van de testapparatuur aan de ontwikkelingen in de automobielsector.

De Belgische regelgeving inzake goedkeuring kan tevens de Duitse bepalingen (TUV-keurmerk) of de Canadese bepalingen (jongste aanpassingen van het reglement betreffende de veiligheid van auto's, die de federale overheid op 25 oktober 1994 heeft aangenomen) tot richtsnoer nemen.

Nieuwe wijzigingen staan op stapel. Het betreft onder andere de Europese harmonisatie van de regels voor de bevestiging van de veiligheidsvoorzieningen en de sluitingen waarmee ze zijn uitgerust. De *International Standard Organisation* en het Europese Secretariaat voor de coördinatie van de normalisering buigen zich momenteel over de normen die in dat verband aan alle autoconstructeurs moeten worden opgelegd. Hopelijk behoort ook de Belgische afgevaardigde op de Europese Raad van de ministers van Verkeer tot de pleitbezorgers van een dergelijke harmonisatie, die de veiligheid van jonge passagiers in auto's nog moet verbeteren.

Doel van het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het gebruik van aangepaste veiligheidsvoorzieningen voor kinderen verplicht te maken. De regeling geldt dus niet voor volwassenen die klein van gestalte zijn.

Zij steunt op een Frans decreet (n° 91-1321 van 27 december 1991), dat werd bekendgemaakt in het *Journal officiel* van 29 december 1991 (blz. 17187 en 17188) en ligt rechtstreeks in het verlengde van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschap van 16 december 1991 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton; ons land had de wetgeving ter zake eigenlijk vóór 1 januari 1993 in overeenstemming met die richtlijn moeten brengen.

Artikel 35 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt gewijzigd.

Het spreekt vanzelf dat een koninklijk besluit in de nodige toepassingsmaatregelen moet voorzien om, naar gelang van de lengte of het gewicht en eventueel ook de leeftijd van het kind, te bepalen wat de goedgekeurde veiligheidsvoorzieningen zijn.

De toepassingsmaatregelen zouden tevens, rekening houdend met de technologische ontwikkelingen in de automobielsector, een nauwkeurige regelgeving moeten uitwerken voor de test- en beoorde-

de retenue devraient être homologués ou réhomologués.

La possibilité d'installer des enfants en bas âge à l'avant du véhicule figure actuellement à l'article 44.2.3° de l'arrêté royal précité du 1^{er} décembre 1975. L'article 44.2 serait modifié afin d'interdire le transport d'enfants à l'avant du véhicule sauf dans un siège pour enfant.

Les peines établies en cas de non-respect des dispositions sont les peines normales en cas d'infraction non grave au Code de la route, telles que prévues à l'article 29, alinéa 2, de l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière.

La loi n'entrerait en vigueur que le 1^{er} jour du 4^e mois suivant sa publication au *Moniteur belge* afin de laisser aux détenteurs de véhicules un délai pour faire l'acquisition de dispositifs agréés.

V. DECROLY
H. VAN DIENDEREN

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 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la sécurité routière est complété par un point 4, libellé comme suit :

« 4. Les passagers mineurs des véhicules automobiles dont la taille n'atteint pas 1,50 m doivent utiliser un système de retenue pour enfants adapté à leur taille et homologué selon les conditions fixées par le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. »

Art. 3

L'article 44.2 du même arrêté royal est remplacé par ce qui suit :

« Il est interdit au conducteur de laisser des mineurs de taille inférieure à 1,50 m prendre place à l'avant d'un véhicule automobile, sauf lorsqu'ils sont

lingsmethodes op grond waarvan de verschillende veiligheidssystemen voor het eerst of opnieuw worden goedgekeurd.

Artikel 44.2.3° van voornoemd besluit van 1 december 1975 voorziet in de mogelijkheid om jonge kinderen voorin in de auto te plaatsen. Dat artikel wordt gewijzigd, zodat het voortaan verboden is kinderen voorin te laten plaatsnemen, tenzij ze in een specifiek kinderzitje worden vervoerd.

Bij overtreding van die bepaling gelden de gewone straffen voor lichte overtredingen van het verkeersreglement, als bepaald in artikel 29, tweede lid, van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

De wet treedt pas in werking op de eerste dag van de vierde maand na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, zodat iedereen die een auto bezit voldoende tijd heeft om zich de nodige goedgekeurde veiligheidsvoorzieningen aan te schaffen.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 35 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld met een punt 4, luidend als volgt :

« 4. Minderjarige passagiers die kleiner zijn dan 1,50 meter mogen uitsluitend in een auto worden vervoerd als gebruik wordt gemaakt van speciale veiligheidsvoorzieningen voor kinderen. Die voorzieningen moeten aangepast zijn aan hun lengte en goedgekeurd onder de voorwaarden opgelegd door de minister die bevoegd is voor het wegverkeer. »

Art. 3

Artikel 44.2 van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt :

« De bestuurder van een auto mag minderjarigen die kleiner zijn dan 1,50 meter niet voorin laten plaatsnemen, tenzij ze in een speciaal daartoe ge-

transportés dans un siège pour enfant homologué pour être installé à l'avant. »

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} jour du 4^e mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

19 septembre 1995.

V. DECROLY
H. VAN DIENDEREN

schikt en goedgekeurd kinderzitje worden geplaatst. »

Art. 4

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

19 september 1995.

