



GEWONE ZITTING 2019-2020

11 JUNI 2020

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
**om het dragen van een fietshelm te
verplichten voor kinderen jonger dan 14 jaar**

(ingediend door de heer Marc LOEWENSTEIN (F))

Toelichting

Het fietsgebruik scheert hoge toppen in België. In het Brussels Gewest hebben niet minder dan 30 % Brusselaars zich in 2019¹ met de fiets verplaatst. Dat enthousiasme wordt vaak doorgegeven van ouders op kinderen die soms snel zelf op de fiets kruipen. Een kind kan met een fiets op twee wielen beginnen te rijden vanaf 4 jaar². Natuurlijk wordt het bij fietstochtjes eerst begeleid door een volwassene. Dat is een kwestie van gezond verstand. Later, rond de leeftijd van 12 jaar in de stad³, zal het jonge kind alleen beginnen te fietsen. Het kan echter nog niet altijd anticiperen op alle gevaren die bij het fietsen komen kijken, vooral in gebieden met druk verkeer en waar ondanks de uitgevoerde of nog uit te voeren projecten - nog aanzienlijke verbeteringen nodig zijn op het vlak van infrastructuur voor fietsers.

- 1 Nationaal onderzoek verkeersveiligheid 2020, VIAS Institute: <https://www.enquetevias.be/nl/nationale-verkeersonveiligheidsenquete-2020/verplaatsingsgedrag/>.
- 2 Emmanuelle Franciamore, « J'apprends à mon enfant à rouler à vélo », gepubliceerd op 10 maart 2015, <http://www.gojimag.be/article/j-apprends-a-mon-enfant-a-rouler-a-velo-348182.aspx>.
- 3 Aanbeveling van de stad Parijs, <http://blog.velib.paris.fr/blog/2017/03/15/apprendre-le-velo-a-son-enfant-en-10-lecons-2/>.

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

11 JUIN 2020

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION
**visant à rendre obligatoire le port du casque
à vélo pour les enfants de moins de 14 ans**

(déposée par M. Marc LOEWENSTEIN (F))

Développements

L'utilisation du vélo connaît un véritable engouement en Belgique. Dans notre Région bruxelloise, ce ne sont pas moins de 30% des Bruxellois/es qui se sont déplacés en bicyclette en 2019¹. Cet engouement se transmet bien souvent des parents à leurs enfants qui, parfois très vite, se mettent au deux-roues. Un enfant peut commencer à rouler sur un vélo à deux roues dès ses 4 ans². Bien entendu, lors de balades, il est d'abord accompagné d'un adulte référent. Il s'agit de bon sens. Par la suite, c'est-à-dire aux alentours de ses 12 ans en ville³, le jeune enfant commencera à rouler seul. Toutefois, ce dernier ne peut pas toujours anticiper tous les risques que comporte le fait de rouler à vélo, essentiellement dans des régions où la circulation est importante et dans lesquelles – malgré les projets réalisés et en cours de réalisation – il reste des améliorations considérables à effectuer au niveau de l'infrastructure dévolue aux cyclistes.

- 1 Enquête nationale d'insécurité routière 2020, VIAS Institute: <https://www.enquetevias.be/fr/enquete-nationale-dinsecurite-routiere-2020/comportement-en-matiere-de-deplacements/>.
- 2 Emmanuelle Franciamore, « J'apprends à mon enfant à rouler à vélo », publié le 10 mars 2015, <http://www.gojimag.be/article/j-apprends-a-mon-enfant-a-rouler-a-velo-348182.aspx>.
- 3 Recommandation de la ville de Paris, <http://blog.velib.paris.fr/blog/2017/03/15/apprendre-le-velo-a-son-enfant-en-10-lecons-2/>.

De fiets blijft het meest praktische vervoermiddel voor kinderen en verleent ze bovendien een zekere autonomie. Gelet op de verkeerscongestie in ons Gewest, is de fiets, die momenteel wordt gebruikt voor een gemiddelde afstand van 3,8 km⁴, een onmisbaar vervoermiddel voor korte afstanden en de toekomstige generaties moeten zo vroeg mogelijk worden bewust gemaakt van alle voordelen maar ook van de gevaren ervan.

Kinderen vandaag de mogelijkheid bieden om in alle veiligheid te fietsen, is hen nu al aanmoedigen om in de toekomst te gaan fietsen. Het is ook een manier om bij kinderen het bewustzijn te ontwikkelen voor het belang van de verkeersregels. Kinderen worden deelnemers, en niet slechts toeschouwers, zodat ze een zekere verantwoordelijkheid krijgen, enerzijds ten opzichte van anderen (met name voetgangers) en vooral, anderzijds, ten opzichte van hun eigen lichamelijke integriteit.

De veiligheid van fietsers is een fundamentele kwestie. Net als de strijd tegen het onveiligheidsgevoel van de fietsers, dat niet afneemt⁵. En de veiligheid van degenen die kiezen voor de fiets als vervoermiddel is een groot probleem: tussen 2018 en 2019 is het aantal gewonde fietsers in het Brussels Gewest met 15 % gestegen, van 821 tot 945⁶. In een onderzoeksrapport van 2018 over kinderen⁷ heeft het VIAS-Instituut twee zeer negatieve conclusies van deze situatie voor België getrokken : « (...) het gemotoriseerde verkeer neemt toe en de onveiligheid van voetgangers en fietsers neemt toe, en kinderen hebben minder mogelijkheden om hun voetgangers- en fietsvaardigheden te ontwikkelen ». Deze situatie is een « vicieuze cirkel » : angst leidt tot het niet gebruiken van de fiets, waardoor kinderen hun vaardigheden niet kunnen ontwikkelen, en dit gebrek aan vaardigheden en het soms onvoorzichtige gedrag van andere gebruikers leidt tot ongelukken met mogelijk dramatische gevolgen⁸.

Le vélo reste le moyen de déplacement le plus pratique pour les enfants et leur confère par ailleurs une certaine autonomie. Vu l'état de congestion de notre région, le vélo, actuellement utilisé sur une distance moyenne de 3,8 km⁴, constitue un mode de déplacement incontournable pour les courtes distances, et les générations futures doivent être sensibilisées à tous ses avantages et dangers dès le plus jeune âge.

Permettre aux enfants de rouler à vélo en toute sécurité aujourd'hui, c'est d'ores et déjà encourager la pratique du vélo demain. C'est aussi un moyen de développer la conscience, dans le chef de l'enfant, quant à l'importance des règles du Code de la route. Les enfants deviennent acteurs, et non de simples spectateurs, de sorte qu'ils endossent une certaine responsabilité d'une part envers autrui (notamment vis-à-vis des piétons) et surtout, d'autre part, envers leur propre intégrité physique.

La sécurité des cyclistes est un enjeu fondamental. Tout comme la lutte contre le sentiment d'insécurité des cyclistes, qui ne diminue pas⁵. Et la sécurité de celles et ceux qui font le choix du cyclisme comme mode de déplacement est un enjeu majeur : entre 2018 et 2019, le nombre de cyclistes blessés dans la Région bruxelloise a augmenté de 15 %, passant de 821 à 945⁶. Dans un rapport de recherche datant de 2018 et consacré aux enfants⁷, l'Institut VIAS tirait deux conséquences très négatives de cette situation pour la Belgique : « (...) la circulation motorisée augmente et l'insécurité des piétons et des cyclistes grandit, et les enfants ont ainsi moins l'occasion de développer leurs compétences de piéton et de cycliste ». Cette situation est comparable à un « système vicieux » : les appréhensions amènent à ne pas utiliser le vélo, ce qui empêche les enfants de développer leurs aptitudes, ce manque d'aptitudes et des comportements parfois imprudents d'autres usagers entraînent des accidents aux conséquences pouvant être dramatiques⁸.

4 Memorandum met het oog op de federale verkiezingen 2014 van GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl, http://www.gracq.org/sites/default/files/2014_memorandum_federal_short.pdf.

5 <https://www.enquetevias.be/nl/nationale-verkeersonveiligheidsenquête-2020/subjectief-onveiligheidsgevoel-in-het-verkeer/>.

6 Vias Institute, Barometer verkeersveiligheid, jaar 2019, p. 47.

7 Onderzoeksrapport 2018-T-03-NL, Kinderen – Themadossier verkeersveiligheid nr. 17: https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B017%20-%20Kinderen/Dossier_th%C3%A9matique_n%C2%B018_-_Enfants.pdf.

8 In 2017 telde men 1 dode en 872 gewonden onder de 0-14-jarigen die het slachtoffer werden van een verkeersongeval in de categorie fietsers (VIAS, Onderzoeksrapport 2018-T-03-NL, Kinderen – Themadossier verkeersveiligheid nr. 17, blz. 21).

4 Mémorandum en vue des élections fédérales de 2014 du GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl, http://www.gracq.org/sites/default/files/2014_memorandum_federal_short.pdf.

5 <https://www.enquetevias.be/fr/enquete-nationale-dinsecurite-routiere-2020/sentiment-dinsecurite-dans-le-traffic/>.

6 Institut Vias, Baromètre de la sécurité routière, Année 2019, p. 47.

7 Rapport de recherche 2018-T-03-FR, Enfants – Dossier thématique Sécurité routière n° 17 : https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B017%20-%20Kinderen/Dossier_th%C3%A9matique_n%C2%B018_-_Enfants.pdf.

8 En 2017, on dénombrait 1 mort et 872 blessés parmi les 0-14 ans victimes d'un accident de la route dans la catégorie cycliste (VIAS, Rapport de recherche 2018-T-03, Enfants, - Dossier thématique Sécurité routière n° 17, p. 21).

In een studie die in 2014 is uitgevoerd en die is opgenomen in bovengenoemd VIAS-rapport, is het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer, afhankelijk van de leeftijd en de wijze van reizen in België wanneer men met de fiets reist, 11,5 keer hoger dan het gemiddelde risico op deze verwondingen voor kinderen in België. En volgens eerder gepubliceerde cijfers van VIAS raken jaarlijks minstens 700 kinderen jonger dan 14 jaar als fietser betrokken bij een verkeersongeval. Een vijftigtal daarvan raken daarbij dodelijk of ernstig gewond. Voor de fietsongevallen die tot een klassieke ziekenhuisopname leiden, is de groep van 10-19 jarigen het meest vertegenwoordigd. Een studie in die zin werd trouwens uitgevoerd in de ziekenhuizen.

Daaruit blijkt dat een derde van alle fietsers die werden opgenomen (32 %), hoofd- of hersensletsels hadden. Als we specifiek kijken naar kinderen jonger dan 14 jaar, dan gaat het zelfs over meer dan de helft (53 %)⁹. Daarom is het belangrijk om maatregelen te treffen voor de bescherming van hun lichamelijke integriteit. Het verplicht dragen van een helm voor die leeftijdsgroep komt volgens vele experts tegemoet aan die bezorgdheid.

Regelgeving die jonge fietsers verplicht om een helm te dragen, voorkomt dus de gevaren op dat soort letsels. In buurland Frankrijk, werden daarover studies uitgevoerd naar aanleiding van vragen in verband met het werkelijke nut van het dragen van een helm¹⁰. Daaruit kwam naar voren dat het dragen van een helm op het ogenblik van het ongeval leidt tot¹¹:

- meer dan 3 keer minder risico op minstens ernstige verwondingen aan het hoofd ;
- 1,3 keer minder risico op verwondingen aan het hoofd van alle graden van ernst ;
- 1,4 keer minder risico op verwondingen aan het gezicht van alle graden van ernst.

9 Baptiste Ericum & Thierry Boutte, Le casque de vélo obligatoire pour les jeunes?, 8 maart 2017, <http://www.lalibre.be/debats/ripostes/le-casque-de-velo-obligatoire-pour-les-jeunes-ripostes-58bf994fcd704dd7c0cc706c>.

10 Er bestaat een ruime wetenschappelijke consensus over dat onderwerp.

11 Emmanuelle Amoros, Mireille Chiron, Amina Ndiaye & Bernard Laumon, Effet du casque sur les blessures à la tête, à la face et au cou, http://fulltext.bdsp.ehesp.fr/Invs/Rapports/2009/rapport%20_cyclistes_victimes_accidents_cas_temoins.pdf.

Dans une étude réalisée en 2014 et reprise dans le rapport de VIAS cité supra, le risque de lésions graves et mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement en Belgique lors d'un déplacement à vélo, est 11,5 fois plus élevé que le risque moyen d'être victime de ces lésions pour les enfants en Belgique. Et chaque année, selon les chiffres publiés précédemment par VIAS, au moins 700 enfants de moins de 14 ans sont impliqués dans un accident de la circulation en tant que cyclistes, dont une cinquantaine sont tués ou gravement blessés. Parmi les accidents cyclistes entraînant une admission hospitalière classique, c'est la tranche des 10-19 ans qui est la plus représentée. Une étude en ce sens a d'ailleurs été réalisée dans les hôpitaux.

Cette étude montre que pour un tiers des cyclistes hospitalisés (32 %), le diagnostic principal concerne une lésion à la tête ou au cerveau. Pour ce qui est des enfants de moins de 14 ans, il s'agit de plus d'un cas sur deux (53 %)⁹, raison pour laquelle il est important de prendre des mesures pour veiller à leur intégrité physique. Le port du casque obligatoire pour cette tranche d'âge répond selon de nombreux experts à cette préoccupation.

Légiférer en matière du port du casque obligatoire pour les jeunes cyclistes, c'est donc prévenir les risques de ces lésions particulières. Nos voisins français ont, à ce propos, mené des études suite aux interrogations liées au bénéfice réel du port du casque¹⁰. Il en est sorti que porter un casque au moment de l'accident est associé à¹¹:

- une division par plus de 3 du risque de blessures au moins sérieuses à la tête ;
- une division par 1,3 du risque de blessures toutes gravités à la tête ;
- une division par 1,4 du risque de blessures toutes gravités à la face.

9 Baptiste Ericum & Thierry Boutte, Le casque de vélo obligatoire pour les jeunes?, 8 mars 2017, <http://www.lalibre.be/debats/ripostes/le-casque-de-velo-obligatoire-pour-les-jeunes-ripostes-58bf994fcd704dd7c0cc706c>.

10 À noter qu'il existe un large consensus scientifique à ce sujet.

11 Emmanuelle Amoros, Mireille Chiron, Amina Ndiaye & Bernard Laumon, Effet du casque sur les blessures à la tête, à la face et au cou, http://fulltext.bdsp.ehesp.fr/Invs/Rapports/2009/rapport%20_cyclistes_victimes_accidents_cas_temoins.pdf.

Nog steeds ter vergelijking : in Europa hebben reeds dertien landen een maatregel ingevoerd ter verplichting van een helm, sommige voor kinderen jonger dan 12, 15 of 18 jaar, sommige voor alle fietsers. Zo is het dragen van een fietshelm effectief verplicht in Finland, waar de verplichting geldt voor alle leeftijden, tot 18 jaar in de Tsjechische Republiek en Litouwen, tot 16 jaar in Spanje, Kroatië en Estland, tot 15 jaar in Zweden, Slowakije en Slovenië, tot 12 jaar in Oostenrijk, Frankrijk en Letland, en ten slotte tot 10 jaar in Malta¹².

Een jongere onder de 14 jaar verbieden om zonder helm te fietsen is het juiste midden tussen enerzijds de absolute verplichting dat iedereen een helm moet dragen en anderzijds de huidige situatie, namelijk een juridische woestenij waarin iedereen doet wat hij wil en waarin families de gevolgen moeten dragen bij een ongeval.

Ten slotte stemt dit voorstel overeen met de publieke opinie. Vandaag de dag zijn zes op de tien Belgen voorstander om de helm te verplichten bij jongeren onder de 14 jaar. Bij de Brusselaars¹³, is dat 68 %. Die gegevens weerspiegelen het hogere of lagere gevoel van veiligheid (of van onveiligheid) dat alle weggebruikers kunnen hebben, of ze nu voetganger, fietser, motorrijder of autobestuurder zijn.

In België verplaatsen kinderen zich in 25 % van de gevallen met de fiets, wat meer is dan het aandeel van de fietsverplaatsingen voor de totale bevolking (15 %). De fiets is het meest gebruikte vervoermiddel voor kinderen, na autoritten als inzittenden (46 %)¹⁴. Kiezen voor het verplicht dragen van een fietshelm bij kinderen jonger dan 14 jaar, is ten slotte ze verantwoordelijkheidsgevoel bijbrengen, ze bewustmaken van de gevaren. Het is ook het fietsgebruik en de verkeersveiligheid vanaf zeer jonge leeftijd bevorderen en de jongste weggebruikers beschermen door de risico's op ernstige (hoofd)letsels bij ongevallen te beperken. Dat zijn de doelstellingen van deze resolutie.

- 12 <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/6-belges-sur-10-favorables-a-lobligation-du-port-du-casque-velo-pour-les-enfants/>.
- 13 Volgens de cijfers van het BIVV, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/6-belges-sur-10-favorables-a-lobligation-du-port-du-casque-velo-pour-les-enfants/>.
- 14 Onderzoeksrapport 2018-T-03-NL, Kinderen – Themadossier verkeersveiligheid nr. 17 : https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B017%20-%20Kinderen/Dossier_th%C3%A9matique_n%C2%B018_-_Enfants.pdf, blz. 20.

Toujours dans une vision comparatiste, en Europe, au moins treize pays ont déjà adopté une mesure visant l'obligation du port du casque tantôt pour des mineurs jusqu'à 12 ans, 15 ans, 18 ans, tantôt pour tous les usagers. Ainsi, cette obligation du port du casque est effective en Finlande, où il est imposé à tout âge, jusqu'à 18 ans en République tchèque et Lituanie, jusqu'à 16 ans en Espagne, Croatie et Estonie, jusqu'à 15 ans en Suède, Slovaquie et Slovénie, jusqu'à 12 ans en Autriche, en France et en Lettonie et, enfin, jusqu'à 10 ans à Malte¹².

Interdire à un enfant de moins de 14 ans de circuler sans casque est le juste intermédiaire entre, d'un côté, l'obligation absolue pour tous du port du casque et, de l'autre, la situation actuelle, à savoir un désert juridique en la matière où chacun fait ce qu'il veut et dans laquelle il revient aux familles d'assumer les conséquences en cas d'accident.

Enfin, la présente proposition va dans le sens de l'opinion publique. En 2017, six Belges sur dix se disaient en faveur d'une obligation du port du casque pour les enfants de moins de 14 ans, dont 68 % de Bruxellois¹³. Ces données reflètent le sentiment de sécurité (ou d'insécurité) plus ou moins important que peuvent avoir tous les usagers de la route, qu'ils soient piétons, cyclistes, motards ou automobilistes.

En Belgique, les enfants se déplacent à vélo dans 25 % des cas, ce qui est plus que la part de déplacements à vélo concernant la population totale (15 %). Le vélo est le moyen de déplacement le plus utilisé par les enfants, derrière les déplacements en voiture comme occupants (46 %)¹⁴. Opter pour le port du casque obligatoire chez les enfants de moins de 14 ans, c'est enfin responsabiliser ces derniers, les conscientiser du danger, c'est aussi promouvoir le vélo et la sécurité routière dès le plus jeune âge et c'est protéger les plus jeunes usagers de la route en réduisant les risques de lésions graves (à la tête) en cas d'accident. Tels sont les objectifs de la présente résolution.

Marc LOEWENSTEIN (F)

- 12 <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/6-belges-sur-10-favorables-a-lobligation-du-port-du-casque-velo-pour-les-enfants/>.
- 13 Selon les chiffres de l'IBSR, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/6-belges-sur-10-favorables-a-lobligation-du-port-du-casque-velo-pour-les-enfants/>.
- 14 Apport de recherche 2018-T-03-FR, Enfants – Dossier thématique Sécurité routière n° 17 : https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B017%20-%20Kinderen/Dossier_th%C3%A9matique_n%C2%B018_-_Enfants.pdf, p. 20.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

om het dragen van een fietshelm te verplichten voor kinderen jonger dan 14 jaar

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Verkeersreglement en de regels die van toepassing zijn op fietsers ;

Overwegende dat het dragen van een helm effectief verplicht is in minstens dertien Europese landen, soms voor minderjarigen jonger dan 12, 15 of 18 jaar, soms voor alle fietsers ;

Overwegende het hoge risicopercentage bij jongeren onder de 14 jaar om bij een ongeval letsels op te lopen aan hogere lichaamsdelen, vooral aan het hoofd ;

Overwegende dat het verplicht dragen van een helm voor jongeren onder de 14 jaar niet bedoeld is om het gebruik van de fiets te ontmoedigen, maar om op die manier de lichamelijke integriteit van jongeren te beschermen en hen bewust te maken van de potentiële gevaren en van de verkeersveiligheidsregels ;

Overwegende dat het verplicht dragen van een helm voor jongeren onder de 14 jaar ook gepaard moet gaan met een betere voorlichting van jonge fietsers als zwakke weggebruikers, alsook met betere voorzieningen voor fietsers om hun veiligheid zo goed mogelijk te garanderen;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de federale regering te verzoeken om het dragen van een helm te verplichten voor jongeren die de leeftijd van 14 jaar nog niet hebben bereikt ;
- een bewustmakingscampagne op touw te zetten om het door die verplichting beoogde publiek te informeren en hen te herinneren aan alle gedragscodes voor fietsers, van verkeersveiligheidsregels tot veilig rijgedrag, ongeacht hun vervoerswijze.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à rendre obligatoire le port du casque à vélo pour les enfants de moins de 14 ans

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Code de la route et les règles qui s'appliquent aux cyclistes ;

Considérant que l'obligation du port du casque est effective dans au moins treize pays européens, tantôt pour des mineurs jusqu'à 12 ans, 15 ans, 18 ans, tantôt pour tous les usagers ;

Considérant le haut taux de risque pour les enfants de moins de 14 ans quant aux lésions qu'ils pourraient subir en cas d'accident au niveau des membres supérieurs, essentiellement au niveau de la tête ;

Considérant qu'imposer le port du casque aux enfants de moins de 14 ans ne vise pas à rendre dissuasif l'usage du vélo, mais à protéger l'intégrité physique des jeunes et à ainsi faire prendre conscience des dangers potentiels et des règles de sécurité routière ;

Considérant que l'obligation du port du casque pour les enfants de moins de 14 ans doit également s'accompagner d'une meilleure information à l'intention des jeunes cyclistes, usagers faibles de la route, ainsi que de meilleurs aménagements dévolus aux cyclistes en vue de garantir au mieux leur sécurité ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de demander au Gouvernement fédéral de rendre obligatoire le port du casque pour les enfants n'ayant pas encore atteint leur 14^{ème} année ;
- d'organiser une campagne de sensibilisation en vue d'informer le public visé par cette obligation et de rappeler à tous les bonnes pratiques cyclistes allant des règles de la sécurité routière aux comportements à adopter pour circuler en sécurité, quel que soit son mode de transport.

Marc LOEWENSTEIN (F)