

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

11 JULI 1963.

WETSONTWERP

betreffende het rijbewijs voor bestuurders van motorrijtuigen en tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, de besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap en de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER LOOS.

DAMES EN HEREN,

Het hoofddoel van onderhavig ontwerp strekt ertoe in België het rijbewijs voor motorvoertuigen in te voeren. Hier toe wordt de wet van 1 augustus 1899 houdende de wetgeving van de politie op het vervoer, de besluitwet van 14 no-

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — de heren Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — de heren Boey, Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — de heren Cudell, Grandjean, Sebrechts, Van Cleemput, Vercauteren. — de heer N...

Zie :

587 (1962-1963) :

- N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.
- N° 2 : Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

11 JUILLET 1963.

PROJET DE LOI

relatif au permis de conduire des conducteurs de véhicules automoteurs, et modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse et la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)
PAR M. LOOS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet a pour objet principal l'instauration en Belgique du permis de conduire pour les véhicules automoteurs. A cet effet, il adapte et modifie la loi du 1^{er} août 1899 portant la révision de la législation sur la police du

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît). — MM. Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — MM. Boey, Van Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — MM. Cudell, Grandjean, Sebrechts, Van Cleemput, Vercauteren. — M. N...

Voir :

587 (1962-1963) :

- N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendement.

vember 1939 tot beteugeling van de openbare dronkenschap en de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen aangepast en gewijzigd.

België is, in het kader van de landen van de Euromarkt, het laatste land dat het rijbewijs nog niet heeft ingevoerd. In Nederland, Frankrijk, Duitsland, Italië en Luxemburg is het reeds lang van kracht en geregeld door nagenoeg analoge beschikkingen die een vooraangaand theoretisch en praktisch examen behelzen, behoudens in Duitsland waar het rijbewijs na indiening van een passende aanvraag wordt uitgereikt voor personenvoertuigen daarin niet begrepen de autocars en vrachtwagens waarvoor een voorafgaand examen wel vereist is.

Verscheidene wetsvoorstellen werden vroeger reeds ingediend ertoe strekkende het rijbewijs in ons land in te voeren. Totnogtoe werden zij evenwel door het Parlement niet behandeld.

Thans staan wij voor een wetsontwerp uitgaande van de Regering. Het principe van het bezit van een Belgisch rijbewijs of leervergunning voor het besturen van ieder motorvoertuig in nationaal verkeer, uitgezonderd spoorvoertuigen, wordt vastgelegd. Ook de fietsen met hulpmotor worden daarbij gerekend. De toepassing hiervan zal echter bij koninklijk besluit geregeld worden; men zal zich terzake laten leiden door de snelheid die dergelijke voertuigen kunnen ontwikkelen.

Als overgangsmaatregel zal het rijbewijs worden afgeleverd zonder examen aan de personen die, op de dag dat de wet in werking treedt, meer dan 21 jaar oud zijn en hun aanvraag indienen binnen de termijnen en de vormen bepaald door de Koning. Zij moeten daarbij een verklaring ondertekenen waarin bevestigd wordt dat zij niet van het recht tot sturen vervallen zijn verklaard in de loop van vijf jaar vóór de indiening van de aanvraag, ongeacht de duur van het verval.

Het gaat hierdus over een kaderwet waarvan de uitwerking verschillende tussenkomsten van de Koning zal behelzen en die slechts geleidelijk in toepassing zal kunnen komen nadat door de bevoegde diensten alle rijbewijzen uitgereikt zullen zijn.

De personen die van 18 tot 21 jaar oud zijn, zullen voor het bekomen van het rijbewijs, van meet af onderworpen zijn aan een examen over de kennis van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de politie over het wegverkeer.

Hier zou men geneigd zijn de vraag te stellen waarom men ook niet het slagen oplegt in een praktisch examen dat enkel door dit ontwerp vereist wordt van personen die voertuigen besturen gebezigd voor het bezoldigd vervoer van personen of zware hinderlijke voertuigen, en ook van diegenen die van het recht tot sturen vervallen verklaard werden.

Dergelijke proef opleggen aan al de gegadigden zou een onoverkomelijke taak zijn waarmede enorme onkosten en moeilijkheden gepaard gaan. Daarenboven, waar men strenge normen en een uitgebreid examen kan eisen voor diegenen die aan bezoldigd personenvervoer doen, zou uiteraard een praktisch examen voor alle geleiders te summier uitvallen en geen enkele waarborg geven dat betrokkenen inderdaad goede « chauffeurs » zijn. De kern van het ontwerp is er in gelegen dat, door het invoeren van het rijbewijs de openbare machten een controle-middel krijgen op het baanvervoer hetwelk hen in staat stelt diegenen die hetzij uit onachtzaamheid, uit kwaadwilligheid of ook wegens onbekwaamheid verkeersovertredingen begaan, voor kortere of langere tijd, naargelang van de ernst van de overtreding, het rijbewijs ontnomen kan en zal worden, en dat voor de ernstige overtredingen, vooral het rijbewijs terug uit te reiken, een ernstige geneeskundige, theoretische en praktische en zelfs psychotechnische proef van de betrokkenen zal geëist worden.

roulage, l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse et la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Dans le cadre des pays du Marché européen, la Belgique est la dernière à ne pas avoir instauré le permis de conduire. Aux Pays-Bas, en France, en Allemagne, en Italie et au Luxembourg, celui-ci est déjà imposé depuis longtemps et y est régi par des dispositions à peu près identiques, comportant un examen théorique et pratique préalable, sauf en Allemagne, où le permis est délivré, après l'introduction d'une demande ad hoc, pour les voitures particulières, à l'exception des autocars et des camions, pour lesquels un examen préalable est requis.

Plusieurs propositions de loi ont déjà été introduites précédemment en vue de l'instauration du permis de conduire dans notre pays. Mais jusqu'à présent elles n'ont pas été discutées par le Parlement.

A présent, nous sommes saisis d'un projet émanant du Gouvernement. Ce projet établit le principe de la détention d'un permis de conduire ou d'une licence d'apprentissage belge pour la conduite de tout véhicule automoteur en circulation nationale, à l'exception des véhicules sur rails. Il vise donc aussi les cyclomoteurs. L'application en sera cependant réglée par arrêté royal en s'inspirant de la vitesse que peuvent développer ces véhicules.

A titre transitoire, le permis de conduire sera délivré sans examen aux personnes âgées de plus de 21 ans à la date de l'entrée en vigueur de la loi et qui introduiront leur demande dans les délais et dans les formes prescrits par le Roi. A cette fin, ces personnes devront souscrire une déclaration certifiant qu'elles n'ont pas été déchues du droit de conduire dans les cinq années précédant l'introduction de la demande, quelle que soit la durée de cette déchéance.

Il s'agit dès lors en l'occurrence d'une loi de cadre dont l'exécution comportera plusieurs interventions du Roi et qui ne pourra être mise en vigueur que graduellement, après que tous les permis de conduire auront été délivrés par les autorités compétentes.

Les personnes âgées de 18 à 21 ans seront donc, pour l'obtention du permis de conduire, soumises d'emblée à un examen portant sur la connaissance des dispositions légales et réglementaires en matière de police du roulage.

On pourrait en l'occurrence se demander pourquoi n'est pas exigée la réussite d'un examen pratique, que le présent projet impose uniquement aux personnes conduisant des voitures utilisées pour le transport rémunéré de personnes ou des voitures lourdes et encombrantes ainsi qu'aux personnes ayant encouru la déchéance de conduire.

Imposer une épreuve pareille à tous les candidats serait une tâche insurmontable entraînant des frais et des difficultés énormes. D'autre part, si l'on est en droit d'imposer des critères sévères et un examen approfondi à ceux qui font du transport rémunéré de personnes, un examen pratique imposé à tous les conducteurs constituerait une épreuve par trop sommaire et qui ne garantirait nullement que les intéressés sont en effet de bons « chauffeurs ». L'essence du projet réside dans le fait qu'en instaurant le permis de conduire les pouvoirs publics disposeront d'un moyen de contrôle sur le transport par route leur permettant de procéder, pour un laps de temps plus ou moins long, selon la gravité de l'infraction, au retrait du permis de conduire et, en cas d'infractions graves, d'exiger des intéressés, préalablement à la restitution du permis de conduire, qu'ils se soumettent à un examen médical et à une épreuve de conduite théorique et pratique sérieux, voire à un examen psychotechnique.

Het ontwerp voorziet ook bij artikel 6 in de mogelijkheid tot « onmiddellijke » intrekking van het nationaal of internationaal rijbewijs ingeval van zeer zware overtredingen zoals vluchtmisdrijf, dronkenschap, ongeval dat doding of ernstige verwondingen heeft veroorzaakt, en in de vervallenverklaring van het recht tot sturen van autos. Deze macht komt aldus te staan boven het recht dat reeds het parket, alsmede het personeel van de rijkswacht en van de politie bezit om gedurende twee uren het besturen van een voertuig te verbieden aan personen die tekenen van intoxicatie door alcohol vertonen.

Verder worden door het wetsontwerp straffen voorzien voor velse of verkeerde aanwending van de rijbewijzen of leervergunningen en ook ten laste van personen die een motorvoertuig toevertrouwen aan iemand die niet voorzien is van een voor het besturen van een dergelijk voertuig nodig rijbewijs of leervergunning. Tenslotte voorziet artikel 11 in de zo zeer gewenste coördinatie van de wetsbepalingen betreffende de politie van het wegverkeer.

Het is niet zonder belang hier het advies te geven van de technici van de baan, die zich elke dag over haar problemen en deze van het vervoer buigen. Tekennend terzake is een artikel verschenen in het Belgisch tijdschrift « Routes » van november 1960 betreffende het rijbewijs en waarin, onder meer volgende stelling verdedigd werd die thans ogenschijnlijk op bepaalde aanpassingen na, door het wetsontwerp wordt overgenomen :

« Zoals de Touring Club van België reeds heeft voorgesteld en zoals door sommige artikelen van ons tijdschrift « Routes » naar voren is gebracht, oordelen wij dat het rijbewijs dat na een medisch onderzoek wordt afgeleverd, niet hoeft te worden ingevoerd, omdat :

- a) het percentage en de ernst van de ongevallen niet geringer zijn in de landen waar deze regeling bestaat, dan in de andere landen;
- b) het onderzoek een kostbare en ingewikkelde organisatie veronderstelt;
- c) het geneeskundig onderzoek geen enkel praktisch nut heeft;
- d) het praktisch onderzoek naar de rijvaardigheid geen weerde meer heeft aangezien niets bewijst dat de bestuurder die ten opzichte van de examinerator heeft bewezen dat hij goed kan sturen, zulks zes maanden of een jaar later eveneens zal doen in onvoorziene omstandigheden welke het verkeer met zich kan brengen. Bovendien is het meer dan eens voorgekomen dat bestuurders, die op schitterende wijze het examen hadden afgelegd, in sommige omstandigheden het hoofd verliezen.

Aan de andere kant moet men er wel toe overgaan de bestuurders in te schrijven op eenvoudige aangifte van de verkrijger, wat vooropstelt dat een speciaal identiteitsbewijs wordt uitgereikt, waarop worden ingeschreven de veroordelingen en het tijdelijk verval van het recht tot sturen, welke bij een vonnis zouden zijn uitgesproken. Het definitieve verval van het recht tot sturen zou op de gewone identiteitskaart worden ingeschreven.

Het internationale rijbewijs zou slechts worden afgeleverd op vertoon van de inschrijvingskaart.

Anderzijds zou de wet moeten worden versoepeld wat het verval betreft, opdat de straf meer met de ernst en het aantal van de overtredingen in overeenstemming zou zijn. Zij zou echter zeer streng moeten zijn voor de bestuurders die een ongeval hebben veroorzaakt terwijl zij onder de invloed van drank waren. »

Le présent projet, en son article 6, prévoit aussi la possibilité du retrait « immédiat » du permis de conduire, national ou international, en cas d'infractions fort graves telles que les délits de fuite, l'ivresse, l'accident ayant entraîné pour autrui la mort ou des blessures graves et la déchéance du droit de conduire. Ce pouvoir se situe ainsi au-dessus du droit qu'ont actuellement déjà les parquets ainsi que les membres de la gendarmerie et de la police d'interdire, pendant deux heures, la conduite d'un véhicule aux personnes donnant des signes d'intoxication alcoolique.

Le présent projet de loi prévoit en outre des sanctions pour toute utilisation abusive ou erronée de permis de conduire ou de licences d'apprentissage et aussi à charge de toutes les personnes qui confient une voiture automobile à quelqu'un qui ne dispose pas d'un permis de conduire ou d'une licence d'apprentissage nécessaire à la conduite d'un tel véhicule. L'article 11 enfin prévoit la coordination tant souhaitée des dispositions légales relative à la police de la circulation routière.

Il n'est pas sans intérêt de donner ici l'avis des techniciens de la route, qui se penchent chaque jour sur les problèmes qui s'y rapportent, ainsi que sur ceux du transport. Un article paru dans le numéro de novembre 1960 de la revue belge « Routes » concernant le permis de conduire, est caractéristique à cet égard : la thèse suivante y est notamment défendue, thèse qui est apparemment reprise dans le projet de loi, à quelques adaptations près :

« Ainsi que l'a déjà préconisé le Touring Club de Belgique et que cela a déjà été proposé dans certains articles de notre revue « Routes », nous estimons qu'il n'y a pas lieu d'établir le permis de conduire délivré après examen médical parce que :

- a) le pourcentage et la gravité des accidents ne sont pas moindres dans les pays où ce système existe que dans les autres;
- b) les examens impliquent une organisation coûteuse et compliquée;
- c) l'examen médical est sans utilité pratique;
- d) l'examen pratique de conduite d'un véhicule n'a pas de valeur, attendu que rien ne prouve que le chauffeur qui a bien conduit son véhicule devant l'examinateur agira de la même façon devant les circonstances imprévues de la route, six mois ou un an plus tard. Au surplus, on a vu plus d'une fois des conducteurs ayant brillamment réussi l'examen, qui perdent la tête dans certains cas.

Par contre, il faudrait imposer l'enregistrement des conducteurs, enregistrement qui se ferait sur simple déclaration de l'impétrant et qui impliquerait la délivrance d'une carte d'identité spéciale sur laquelle seraient inscrites les condamnations et les déchéances temporaires du droit de conduire qui seraient infligées par un jugement. Les déchéances définitives seraient inscrites sur la carte d'identité ordinaire.

Le permis de conduire international ne serait délivré que sur le vu de la carte d'enregistrement.

La loi devrait, d'autre part, être assouplie en ce qui concerne la déchéance, de façon à mieux proportionner la peine à l'importance et à la fréquence des délits. Elle devrait, cependant, être très sévère à l'égard des conducteurs ayant causé un accident alors qu'ils étaient pris de boisson. »

Bespreking in de Commissie.

De heer Minister herhaalt vooreerst zijn uiteenzetting die hij voor de Senaatscommissie van Verkeerswezen heeft gehouden en waarbij hij wijst op de onrustbarende stijging van het aantal verkeersongevallen dat van jaar tot jaar toeneemt (zie Doc. Senaat, n° 209, 1962-1963). Het is in feite de sociale plaag nummer 1 van deze tijd. Alleen voor het gebied van de E. E. G. registreerde men voor het jaar 1962 60.000 ongevallen met dodelijke afloop, waarvan 1.140 in België, wat een toename betekent van 5 % vergeleken met 1961.

De stijging van het aantal voertuigen schijnt één van de redenen te zijn die aan de basis liggen van de toename van de ongevallen op de baan, alhoewel vastgesteld werd dat men per 1.000 wagens minder ongevallen met dodelijke afloop kent dan zulks in het verleden het geval was.

De middelen tot verbetering van deze toestand zijn de volgende :

1. *Verbetering van de infrastructuur.*

De Regering doet ter zake merkwaardige inspanningen die evenwel begrensd blijven, enerzijds, door thesaurie-moeilijkheden en, anderzijds, door een tekort aan technisch personeel.

2. *Verbetering van de structuur der voertuigen.*

Het valt op dat de constructeurs thans met succes de inrichting van de wagens verbeteren derwijze dat zij beter tegen schokken bij aanrijding bestand zijn.

3. *Aanpassing van verkeersreglementen en signalisatie.*

Het ligt in de bedoeling van de Regering eerlang een wetsontwerp in te dienen waarbij de signalisatie zal gecoördineerd worden en voortaan voor de staatsbanen zal afhangen van de rijksdiensten, voor de provincie van de provinciale besturen, voor de gemeenten van de gemeentelijke politie en voor de landbouwwegen van het Ministerie van Landbouw.

Eén van de hoofdbetrachtingen terzake bestaat erin de snelheid in de bebouwde agglomeraties overal te beperken tot 60 km per u.

De Minister verklaart verder dat het Belgische rijbewijs aangepast is aan de voorschriften voorzien in bijlagen 9 en 10 van het Internationaal verdrag nopens het wegverkeer, ondertekend op 19 september 1949 te Genève. Zulks heeft ten gevolge dat dit rijbewijs ook geldig zal zijn in internationaal verkeer.

Eén lid wenst van de Minister te weten of het ontwerp een financieel doel heeft ofwel de veiligheid op de baan wil bevorderen. Indien dit laatste de bedoeling is dan is hij van mening dat een vaardigheidsproef, naast de theoretische kennis van de verkeersreglementen, vereist is om dit doel te bereiken. Hij voert bezwaren aan tegen artikel 6, § 2, doch zal deze uiteenzetten bij de bespreking van het amendement van de heer Vanderpoorten. Hij gaat niet akkoord met de voorziene overgangperiode, waarbij aan personen van 21 jaar op grond van een door hen af te leggen verklaring het rijbewijs zonder enige proef wordt afgeleverd.

Een ander lid erkent dat het wetsontwerp goede beginselen huldigt. Hij trekt de aandacht van de Minister op het gevaar van bepaalde autoscholen, ingericht door maatschappijen van publiek vervoer, die hun eigen personeel opleiden en daarbij rechter en partij worden. Hieraan zou, via de uitvoeringsbesluiten, paal en perk dienen gesteld te worden.

Discussion en Commission.

Le Ministre reprend tout d'abord l'exposé qu'il a fait devant la Commission sénatoriale des Communications et au cours duquel il a attiré l'attention sur l'augmentation inquiétante du nombre des accidents de roulage, qui s'accroît d'année en année (voir doc. du Sénat, n° 209, 1962-1963). C'est en fait le fléau social le plus grave de notre époque. Uniquement pour le territoire de la C. E. E., on a enregistré dans le courant de l'année 1962, 60.000 accidents mortels, dont 1.140 en Belgique, ce qui, comparativement à l'année 1961, représente une augmentation de 5 %.

L'augmentation du nombre des véhicules semble être une des causes de l'augmentation de celui des accidents sur la route, quoique l'on a constaté moins d'accidents mortels par 1.000 voitures que par le passé.

Les moyens pouvant remédier à cette situation sont les suivants :

1. *Amélioration de l'infrastructure.*

En ce domaine, le Gouvernement fait des efforts remarquables qui restent cependant limités, d'une part, par des difficultés de trésorerie et, d'autre part, par un manque de personnel technique.

2. *Amélioration de la structure des véhicules.*

On remarque que les constructeurs améliorent actuellement avec succès la disposition des véhicules, de sorte que ceux-ci résistent mieux aux chocs en cas d'accrochage.

3. *Adaptation des règlements sur la circulation et la signalisation.*

Le Gouvernement a l'intention de déposer à bref délai un projet coordonnant la signalisation, laquelle dépendra dorénavant des services de l'Etat pour les routes de l'Etat, des gouvernements provinciaux pour la province, de la police communale pour les communes, et du Ministère de l'Agriculture pour les chemins agricoles.

Un des buts principaux en ce domaine consiste à limiter, partout dans les agglomérations bâties, la vitesse à 60 kilomètres par heure.

Le Ministre déclare en outre que le permis de conduire belge est adapté aux dispositions prévues aux annexes 9 et 10 de la Convention internationale sur la circulation routière, signée à Genève le 19 septembre 1949. Il en résulte que ce permis de conduire sera également valable en circulation internationale.

Un membre demande au Ministre si le projet poursuit un objet financier ou bien s'il tend à assurer une plus grande sécurité sur la route. Si c'est ce dernier objet qui est visé, il estime qu'en plus de la connaissance des règlements du roulage une épreuve d'habileté est requise pour atteindre ce but. Il formule des objections contre l'article 6, § 2, mais il présentera celles-ci lors de la discussion de l'amendement de M. Vanderpoorten. Il n'est pas d'accord sur la période de transition prévue, pendant laquelle le permis de conduire sera délivré sans aucune épreuve aux personnes de 21 ans moyennant une déclaration à faire par elles.

Un autre membre reconnaît que le projet de loi s'inspire de bons principes. Il attire l'attention du Ministre sur le danger que constituent certaines écoles-auto organisées par des sociétés de transport public qui forment leur propre personnel et sont juge et partie. Il conviendrait de mettre fin à cette situation par les arrêtés d'exécution.

Andere organismen zijn geneigd hun erkenning aan te vragen voor het inrichten van rijlessen maar overwegen te zelfder tijd deze toe te vertrouwen aan derden. In dergelijk geval ontbreken de zedelijke waarborgen en controlemiddelen om zulks toe te laten.

Een ander commissielid klaagt de profusie en de overtoelichting van de signalisatie aan op bepaalde rijksbanen. Hij vraagt of hieraan geen paal en perk kan worden gesteld. Tevens is hij sceptisch ten opzichte van de morele geschiktheidsverklaring die gedurende de overgangperiode van de aanvragers geëist wordt. Voor het overige gaat hij akkoord met de strekking van het wetsontwerp.

Inzake het amendement Vanderpoorten meent het lid dat artikel 6, § 2, inderdaad aanleiding zou kunnen geven tot willekeur.

Een lid vraagt nadere toelichting over het begrip « lichamelijke geschiktheid ».

De Minister antwoordt hem onmiddellijk dat dit begrip geregeld wordt bij koninklijk besluit genomen op voordracht van de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin.

Een ander lid keurt de beschikkingen van het wetsontwerp goed maar oppert de vraag of de instelling van het rijbewijs voldoende waarborgen verleent voor de verkeersveiligheid. Hij breekt een lans voor de verplichte invoering van de veiligheidsgordels, waarvan in andere landen reeds bewezen werd dat zij ingeval van aanrijding de gevolgen ervan grotelijks verminderen en vaak zware verwondingen uitsluiten.

De verslaggever verwijst, ten gerieve van verschillende leden, naar een nota van de Belgische Wegenfederatie waarin door technici betoogd wordt dat een praktisch examen tot het bekomen van een rijbewijs in geen geval de geschiktheid van de aanvrager doet blijken wanneer hij zich op de baan in bepaalde moeilijke omstandigheden bevindt en aanziet derhalve dergelijk examen als overbodig en onnodige kosten veroorzakend voor de betrokkene.

Een lid vraagt of de vervoersbrevetten behaald door militairen het recht zullen geven om voor de aanvragers van het rijbewijs houders van dergelijke brevetten af te zien van de theoretische proef.

Het antwoord van de Minister hierop is bevestigend.

Iemand klaagt het gevaar aan dat veroorzaakt is door het verkeer van bromfietsen die een hoge snelheid kunnen ontwikkelen, in het verkeer op de fietspaden en vraagt dat ter zake ook passende maatregelen zouden getroffen worden.

In zijn antwoord voert de Minister aan dat hij, naar schattig, vijf jaar nodig heeft, als overgangperiode, om de rijbewijzen uit te reiken aan al de gegadigden. Het betreft hier vermoedelijk zo wat 3 miljoen aanvragers. Men heeft berekend dat indien men deze operatie sneller wilde doorvoeren, met name binnen enkele maanden, er honderden bijkomende personeelsleden zouden dienen aangesteld te worden en zulks grote financiële uitgaven zou veroorzaken.

Het is dus ook gedeeltelijk om opportunistische redenen dat men van het praktisch examen heeft afgezien. Indien men deze 3 miljoen aanvragers zou verplichten dergelijke praktische proef af te leggen vooraleer zij het rijbewijs kunnen bekomen dan zou het vermoedelijk nog 10 jaar duren alvorens dergelijke reusachtige operatie tot een goed einde zou kunnen worden gebracht.

De Minister dringt erop aan dat het systeem « toekenning rijbewijs » op grond van een verklaring van de aanvrager slechts geldt voor de overgangperiode en dat enkel voor personen boven de 21 jaar. Nadien, bij de instelling van het definitief regime, zal van elke aanvrager ook een theoretische proef over de kennis der verkeersreglementen geëist worden. Er wordt ook voorzien dat mits voorlegging van een getuigschrift van een autoschool men van de theoretische proef kan ontslagen worden. Zulks verplicht de Minister de vorm van erkenning van dergelijke scholen vast

D'autres organismes sont désireux de demander leur agrément pour l'organisation de cours de conduite, mais ils sont mobiles, mais ils envisagent en même temps de confier ces cours à des tiers. Dans ce cas, les garanties morales et les moyens de contrôle devant permettre cette organisation font défaut.

Un autre membre de la Commission condamne la profusion et la surabondance de la signalisation sur certaines routes nationales. Il demande si l'on ne pourrait y mettre fin. Il exprime également son scepticisme à l'égard de la déclaration morale d'aptitude exigée des requérants pendant la période transitoire. Pour le reste, il est d'accord sur la tendance du projet de loi.

En ce qui concerne l'amendement Vanderpoorten, le membre estime que l'article 6, § 2, pourrait en effet favoriser l'arbitraire.

Un membre demande de plus amples explications concernant la notion d'« aptitude physique ».

Le Ministre lui répond immédiatement que cette notion est réglée par un arrêté royal pris sur proposition du Ministre de la Santé publique et de la Famille.

Un autre membre approuve les dispositions du projet de loi, mais demande si l'institution du permis de conduire garantit suffisamment la sécurité de la circulation. Il brise une lance en faveur de l'adoption obligatoire des ceintures de sécurité, dont il a déjà été prouvé, dans d'autres pays, qu'en cas de collision, elles en réduisent fortement les conséquences et empêchent souvent les blessures graves.

Pour l'information de plusieurs membres, le rapporteur renvoie à une note de la Fédération routière belge, dans laquelle des techniciens affirment qu'un examen pratique en vue de l'obtention d'un permis de conduire ne permet en aucun cas de se rendre compte de l'aptitude du requérant quand, sur la route, il se trouve dans certaines circonstances difficiles; cette fédération considère dès lors que pareil examen est superflu et entraîne, pour les intéressés, des frais inutiles.

Un membre demande si les permis de transport obtenus par les militaires conféreront aux requérants, titulaires de ces brevets, le droit d'être dispensés de l'épreuve théorique.

Le Ministre répond affirmativement.

Un membre dénonce le danger que les vélomoteurs pouvant atteindre une grande vitesse représentent pour la circulation sur les pistes cyclables, et demande que des mesures appropriées soient prises dans ce domaine également.

Le Ministre répond que, d'après les estimations, il faudra une période transitoire de cinq ans pour délivrer les permis de conduire à tous les intéressés. Le nombre de requérants sera vraisemblablement de 3 millions environ. On a calculé que si l'on voulait accélérer le déroulement de ces opérations, et notamment réduire le délai à quelques mois, il faudrait désigner des centaines d'agents supplémentaires et qu'il en résulterait de lourdes charges financières.

C'est donc également en partie pour des raisons d'opportunité que l'on a renoncé à l'examen pratique. Si l'on devait imposer une telle épreuve pratique aux 3 millions de requérants avant de leur délivrer le permis de conduire, il faudrait probablement encore 10 ans pour mener à bonne fin cette gigantesque opération.

Le Ministre insiste sur le fait que le régime de « la délivrance du permis de conduire » moyennant une déclaration du demandeur ne sera applicable que pendant la période transitoire et uniquement en faveur des personnes âgées de plus de 21 ans. Ensuite, lorsque le régime définitif aura été instauré, un examen théorique sera également imposé au demandeur, examen portant sur la connaissance des règlements de la circulation. Il est prévu également que, sur production d'un certificat d'une auto-école, exemption de l'examen théorique peut être accordée. Ceci implique

te leggen, er programma's en leerstof op te leggen en ook de waarde te bepalen van de brevetten die de moniteurs in dergelijke scholen moeten kunnen voorleggen om rijlessen te geven.

Er zal ook een controle op de examens worden ingesteld door toevoeging aan de jury van een rijkswachter of een vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeerswezen die de ernst van het diploma zullen controleren.

Het wetsontwerp heeft natuurlijk geen financieel doel. De kosten tot het bekomen van een rijbewijs zullen tot een minimum herleid worden. Men denkt aan een bedrag van 150 frank voor een rijbewijs dat voor het leven geldt. Dit bedrag zou eventueel nog kunnen verminderd worden voor de bromfietsen in zover men zou overwegen hiervoor ook een rijbewijs uit te vaardigen.

Wat het amendement van de heer Vanderpoorten bij artikel 6 betreft, verklaart de Minister dat hij minder dan de indieners beducht is voor de willekeur die ter zake door de officieren van het openbaar ministerie aan de dag zou kunnen gelegd worden. Deze zaak werd in de Senaat uitvoerig besproken naar aanleiding van een analoog amendement ingediend door de heer Hambye. Aangezien het hier een zeer netelige rechtskwestie gold, heeft de Minister van Verkeerswezen gemeend dat het aangewezen was dat zijn collega van Justitie, die het probleem tevoren reeds had ingestudeerd, meer dan hij bevoegd was om te antwoorden.

Aldus verklaarde de heer Minister van Justitie :

De Minister van Justitie oordeelt dat het amendement van de heer Hambye verworpen moet worden, omdat het een louter voorlopige maatregel veel zwaarder zou maken.

De enige belangrijke vraag is of men op dit terrein werkelijk ernstige misbruiken moet vrezen. De voorgeselde tekst lijkt duidelijk te zijn: de procureur des Konings, de politiecommissaris of eventueel de auditeur kunnen het rijbewijs voorlopig intrekken wanneer de bestuurder in kennelijke staat van dronkenschap verkeert, wanneer deze de vlucht genomen heeft, wanneer het ongeval te wijten is aan een zware overtreding en voor anderen zware verwondingen of de dood ten gevolge heeft gehad, of wanneer de bestuurder reeds van het recht om te sturen vervallen is verklaard.

Dienvolgens gaat het hier om bijzonder ernstige omstandigheden. Het rijbewijs kan natuurlijk worden teruggegeven alvorens de zaak ten gronde wordt behandeld.

Volgens de Minister van Justitie zou men blijk geven van een ongerechtvaardigd wantrouwen tegenover de procureur des Konings of van de politiecommissaris, indien men in een zo duidelijk omschreven materie te verstaan zou geven dat zij, na het rijbewijs te hebben ingetrokken, door een louter willekeurige maatregel zouden kunnen weigeren het rijbewijs terug te geven.

De Minister meent dat in dit opzicht niet zulk een bezorgdheid aan de dag gelegd moet worden en dat aan de bestuurders niet de mogelijkheid mag worden gelaten de rechtspleging te verzwaren door de rechtbank te dwingen de zaak, waarover zij zich later zal dienen uit te spreken, reeds voorlopig ten gronde te behandelen.

De kwestie wordt nog gecompliceerder gemaakt door deze bevoegdheid toe te vertrouwen aan de Raadkamer, terwijl heel dijkwijs toeh de politierechtbank bevoegd zal zijn.

Derhalve wordt nogmaals een proceduremoeilijkheid in het leven geroepen, die, naar het de Minister van Justitie voorkomt, kan vermeden worden, indien men aanneemt dat, in uitzonderlijke gevallen, degene die belast is met de vervolging, de mogelijkheid bezit het rijbewijs voorlopig in te trekken. De Ministers van Justitie en van Verkeerswezen zijn van mening dat, aangezien deze wet de eerste is die ter zake in ons land zal worden goedgekeurd, de

l'obligation pour le Ministre de fixer les formes dans lesquelles de telles écoles pourront être agréées, d'imposer les programmes et la matière et de déterminer la valeur des brevets à produire par les moniteurs de ces écoles en vue de leur permettre de donner des cours de conduite automobile.

En outre, les examens seront soumis à un contrôle par l'adjonction au jury d'un gendarme ou d'un représentant du Ministère des Communications, chargés de contrôler la valeur du diplôme.

Il est évident que le projet de loi n'a pas d'objet financier. Les frais afférents à l'obtention d'un permis de conduire seront réduits au minimum. Il est envisagé un montant de 150 francs pour un permis valable à vie. Ce montant pourrait éventuellement être réduit encore pour les vélomoteurs, dans l'éventualité où il serait envisagé d'instaurer également un permis pour ceux-ci.

En ce qui concerne l'amendement de M. Vanderpoorten à l'article 6, le Ministre déclare qu'il craint moins que les auteurs l'arbitraire dont les officiers du ministère public pourraient faire preuve en la matière. Cette question a fait l'objet d'une large discussion au Sénat, à l'occasion d'un amendement analogue présenté par M. Hambye. Comme il s'agissait d'une question juridique très épineuse, le Ministre des Communications a estimé que son collègue de la Justice, qui a déjà étudié le problème auparavant, était plus compétent que lui pour donner une réponse.

C'est ainsi que le Ministre de la Justice a déclaré :

Le Ministre de la Justice estime que l'amendement de M. Hambye doit être rejeté, car il alourdirait singulièrement une mesure purement provisoire.

La seule question qui importe est de savoir si des abus sérieux sont réellement à craindre en cette matière. Le texte proposé paraît clair: le procureur du Roi, le commissaire de police ou éventuellement l'auditeur peuvent retirer provisoirement le permis lorsque le conducteur est manifestement ivre; s'il a pris la fuite, si l'accident, apparemment imputable à une faute grave, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort, si le conducteur est déchu déjà du droit de conduire.

Il s'agit par conséquent de circonstances particulièrement graves. Le permis peut, bien entendu, être restitué avant que l'affaire ne soit traitée quant au fond.

D'après le Ministre de la Justice, ce serait une mesure de suspicion injustifiée à l'égard du procureur du Roi ou du commissaire de police, que de supposer, dans une matière aussi clairement définie, qu'après avoir retiré le permis de conduire, ils pourraient, par une mesure purement arbitraire, refuser de le restituer.

Le Ministre estime qu'il ne s'indique pas de manifester une telle inquiétude à ce sujet et que la possibilité ne peut être donnée à ces conducteurs d'alourdir la procédure en obligeant le tribunal à examiner déjà, au stade provisoire, la question du fond sur laquelle il aura à se prononcer ultérieurement.

La question est encore compliquée du fait que cette compétence est attribuée à la chambre du conseil, alors que c'est le tribunal de police qui sera très souvent compétent.

Par conséquent, c'est provoquer à nouveau une difficulté de procédure qui, d'après le Ministre de la Justice, peut être évitée, si l'on admet que, dans ces cas exceptionnels, celui qui a la charge de la poursuite, peut provisoirement retirer le permis de conduire. Les Ministres de la Justice et des Communications estiment que, cette loi étant la première qui sera votée en la matière dans notre pays, il convient de risquer un essai. Si des abus étaient constatés, les deux Minis-

proef moet gewaagd worden. Indien misbruiken worden vastgesteld, zullen beide Ministers dadelijk aan het Parlement een wettekst ter goedkeuring voorleggen, waardoor het beroep mogelijk wordt en waardoor dit tevens vollediger wordt ingericht dan door het amendement het geval zou zijn.

De Minister van Justitie meent werkelijk dat hier vertrouwen kan en moet gesteld worden in het parket. Uit de dagelijkse praktijk leert men hoe ernstig deze gevallen vaak zijn en hoe nodig het is onmiddellijk en krachtdadig op te treden. Volgens de Minister zijn de procureur des Konings en de politicommissarissen in dit opzicht tot nog toe niet te streng opgetreden. Hij vraagt vertrouwen te stellen in hen en de procedure niet overmatig te bezwaren. Al te vaak steunen onze wetten op een overdreven wantrouwen, die de toepassing ervan bemoeilijkt.

De Minister vraagt aan de Commissie de huidige regeringstekst te aanvaarden onder dit voorbehoud dat een nieuwe wet zeker voorgesteld en zeer spoedig ter goedkeuring zal worden voorgelegd, indien misbruiken mochten worden vastgesteld.

Na deze interventie werd het amendement van de heer Hambye in de Senaat verworpen.

De Commissie wisselde verder van gedachten over de bepaling van het woord « motorrijtuig ».

Het woord « motorrijtuig » heeft de enige betekenis die het in de wet van 1 augustus 1899 kan hebben, en duidt elk middel van gemotoriseerd vervoer te lande aan, spoorwegvoertuigen uitgezonderd.

Daaronder dienen ook te worden verstaan, de rijwielen met hulpmotor, d.w.z. de fietsen uitgerust met een hulpmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³. Dergelijke toestellen kunnen inderdaad een snelheid van meer dan 60 km/h ontwikkelen en moeten dus eerder als motorrij wiel dan als rijwiel worden beschouwd. Zij kunnen ook gevaarlijk worden, vooral in handen van jonge lieden.

Wat betreft het invoeren van veiligheidsgordels voor autovoertuigen, verklaart de Minister dat zijn departement de evolutie van de experimenten terzake van dichtbij volgt. Er is nochtans op dit ogenblik geen enkel land dat de verplichting van de veiligheidsgordels tot hertoe heeft opgelegd aangezien de proeven niet beëindigd zijn. Het zal nodig blijken internationale normen vast te leggen ten einde een gezonde ordening te bekomen. Inzake veiligheid stipt de Minister terloops aan dat hij eerlang voor tweewielvoertuigen het verplichte dragen van de valhelm zal invoeren.

Wat de toekenning van het rijbewijs aan gehandicapten betreft, zal voorzien worden dat de kandidaten naast de theoretische proef ook een praktische rijproef zullen moeten afleggen met hun « aangepaste » voertuig. Hij deelt mede dat verschillende nationale verenigingen voor gebrekkigen en verminkten hun akkoord betuigd hebben met deze bepaling.

Een lid doet nog opmerken dat de toepassing van deze wet een grote administratieve rompslomp zal meebrengen. Hij vraagt voor de toepassing en de toekenning van de leer- en rijvergunningen een grondig decentralisatie. De Minister bekampt dit standpunt en is van oordeel dat zulks grote onkosten zou meebrengen.

In de centrale diensten van het Wegvervoer te Brussel werd zeer recent een elektronisch brein in gebruik genomen dat bij middel van ponskaarten zal aangewend worden voor de aanmaak van de leervergunningen en de rijbewijzen. Het is nodig deze te centraliseren aangezien deze bewijzen verschillende inlichtingen zullen bevatten en ook eventueel de veroordelingen wegens verkeersovertredingen.

De onkosten van de operatie worden nagenoeg gedekt door de gevraagde kostprijs bij uitreiking van de vergunningen.

tres seraient les premiers à soumettre à l'approbation du Parlement un texte de loi permettant le recours et l'organisant alors d'une manière plus complète que ce ne serait le cas par l'amendement.

Le Ministre de la Justice estime vraiment qu'en l'occurrence on peut et doit faire confiance au parquet. La pratique journalière montre combien ces cas sont souvent graves et combien il importe d'intervenir immédiatement et avec vigueur. Le Ministre estime qu'à cet égard les procureurs du Roi et les commissaires de police ne se sont pas montrés trop sévères jusqu'à présent. Il demande de leur faire confiance et de ne pas alourdir la procédure à l'excès. Trop souvent, nos lois sont basées sur des suspicions excessives, qui rendent leur application difficile.

Le Ministre demande à la Commission d'accepter le texte actuel du gouvernement, avec cette réserve que, si des abus étaient constatés, un nouveau projet de loi serait certainement soumis à la Chambre et très rapidement voté.

Après cette intervention, l'amendement de M. Hambye a été rejeté par le Sénat.

La Commission a en outre procédé à un échange de vues au sujet de la définition du terme « véhicule automoteur ».

Le terme « véhicule automoteur » a comme unique signification celle qu'il peut avoir dans la loi du 1^{er} août 1899 et désigne tout moyen de transport motorisé par terre, à l'exception des voitures de chemin de fer.

Il faut également entendre par cela les cyclomoteurs, c'est-à-dire les bicyclettes équipées d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée maximum de 50 cm. De tels engins peuvent en effet atteindre une vitesse de plus de 60 km/h et doivent donc être considérés comme étant plutôt des motocyclettes que des vélos. Ils peuvent également devenir dangereux, surtout lorsqu'ils se trouvent entre les mains de jeunes gens.

En ce qui concerne l'introduction de la ceinture de sécurité pour voitures automobiles, le Ministre déclare que son département suit, de très près, l'évolution des expériences en la matière. Jusqu'à présent cependant aucun pays n'a rendu obligatoire la ceinture de sécurité, le stade des essais n'étant pas terminé. Il sera nécessaire d'établir des normes internationales afin de réaliser une saine organisation. En matière de sécurité, le Ministre dit en passant qu'il instaurera sous peu l'obligation de porter un casque pour quiconque circule sur un véhicule à deux roues.

En ce qui concerne l'octroi du permis de conduire aux handicapés, il sera prévu que les candidats devront se soumettre, en plus de l'épreuve théorique, à une épreuve pratique sur leur véhicule « adapté ». Il communique que diverses associations nationales d'estropiés et de mutilés ont marqué leur accord sur cette disposition.

Un membre fait encore observer que l'application de cette loi entraînera une importante paperasserie administrative. Il demande qu'il soit procédé à une grande décentralisation pour l'application de ces dispositions et pour la délivrance des licences d'apprentissage et des permis de conduire. Le Ministre combat cette manière de voir et estime que cela entraînerait des frais importants.

Les services centraux des Transports par route de Bruxelles viennent de mettre en service un cerveau électronique qui sera utilisé pour l'établissement, au moyen de fiches perforées, des licences d'apprentissage et des permis de conduire. Il est nécessaire de centraliser ceux-ci, car ils contiendront divers renseignements ainsi que, éventuellement, les condamnations pour infractions au Code de la route.

Les frais de l'opération seront couverts à peu de chose près par le prix exigé lors de la délivrance des permis.

Bespreekning der artikelen.

De artikelen 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11 en 12 werden met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Bij artikel 6 werd het amendement van de heer Vanderpoorten in bespreking gebracht. De indiener van het amendement erkent dat zijn amendement inderdaad geïnspireerd is door de bezorgdheid die reeds in de Senaat uitgedrukt werd door de heer Hambye inzake de nieuwe macht die bij artikel 6, § 2, toegekend wordt aan het openbaar ministerie van de politierechtbanken. Hij wenst de bestaande tekst bij artikel 2-16, § 2, 2^{de} lid, te vervangen door de volgende :

« Zij worden onmiddellijk teruggegeven in geval van buitenvervolginstelling of van ontslag van de rechtsvervolgving of wanneer de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt of nog wanneer de houder van een buitenlands rijbewijs het grondgebied verlaat. Zij worden eveneens teruggegeven ter uitvoering van een bevelschrift van de raadkamer bij wie de zaak aanhangig gemaakt is bij verzoekschrift van de houder van het rijbewijs; het bevelschrift wordt uitgevaardigd binnen 8 dagen na het indienen van het verzoekschrift ter griffie van de correctionele rechtbank in het gebied waar de overtredding werd begaan. De artikelen 19 en 20 van de wet van 20 april 1874 betreffende de voorlopige hechtenis zijn van toepassing. »

De heer Vanderpoorten wijst erop dat de ambtenaren van het openbaar ministerie bij de politierechtbanken meestal geen juristen zijn, wel burgemeesters of schepenen die dat ambt bij de politierechtbanken waarnemen. Hij verwijst naar een artikel van de heer Bekaert, gewezen procureur-generaal, verschenen in « le Journal des Tribunaux », 1958, p. 573 en volgende, betreffende « Les Fonctions judiciaires du Bourgmestre », waarin zeer strenge kritiek geuit wordt aan het adres van deze ambtenaren.

Hij is dan ook van oordeel dat het gevaarlijk is juridisch ongeschoolden en derhalve, onbevoegden, te laten oordelen over de al of niet restitutie van een rijbewijs. Om dit euvel te ondervangen, vraagt hij de Commissie zijn amendement goed te keuren.

De Minister kan het amendement niet aanvaarden en wijst erop dat het recht op verval bij de raadkamer voorzien in de tekst van de heer Vanderpoorten, van aard is de rechtsprocedure nodeloos te verzwaren en eventueel zelfs te ontwrichten. Tegenover het oordeel van de heer procureur-generaal Bekaert stelt hij enerzijds, het advies van de Raad van State, en ook het feit dat de Minister van Justitie zich over de tekst, zoals hij door de Senaat gestemd werd, slechts gunstig heeft uitgesproken na raadpleging van de procureurs-generaals van het Rijk. Onder hen bevond zich voornoemde heer Bekaert die blijkbaar op zijn standpunt van het « Journal des Tribunaux » is teruggekomen daar hij als advies, over de gestemde tekst in de Senaat, toegaf er geen bezwaar tegen te hebben gezien de ingewikkeldheid van een andersluidende procedure.

Een Commissielid steunt het eerste lid van het amendement Vanderpoorten en vraagt of het niet mogelijk is die tekst nog in te lassen. Aangezien zulks evenwel ten gevolge zou hebben dat het ontwerp terug naar de Senaat zou worden verzonden, zou hij er vrede mee nemen indien, bij middel van ministeriële onderrichtingen, aan de betrokken openbare ministeries, ter interpretatie de geest van deze tekst zou worden medegedeeld.

De Minister doet nog opmerken dat, zo het amendement aangenomen wordt, hierdoor in sommige gevallen, een vertraging zou ontstaan voor de restitutie van het rijbewijs aangezien het amendement voorziet dat de Raadkamer slechts binnen 8 dagen uitspraak moet doen daar waar, bij de huidige beschikking, het rijbewijs binnen

Discussion des articles.

Les articles 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 ont été adoptés à l'unanimité des voix.

A l'article 6, l'amendement de M. Vanderpoorten a été mis en discussion. L'auteur de l'amendement reconnaît que ses amendements s'inspirent des préoccupations déjà exprimées au Sénat par M. Hambye au sujet de la compétence nouvelle conférée par l'article 6, § 2, au ministère public près des tribunaux de police. Il souhaite le remplacement du texte de l'article 2-16, § 2, alinéa 2, par le texte suivant :

« Ils sont immédiatement restitués en cas de non-lieu ou de classement sans suite, ou lorsque le juge ne prononce aucune déchéance du droit de conduire ou encore lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger quitte le territoire. Ils sont également restitués en exécution d'une ordonnance de la chambre du conseil, saisie par requête du titulaire du permis : l'ordonnance sera rendue dans les huit jours du dépôt de la requête au greffe du Tribunal correctionnel dans le ressort duquel l'infraction a été commise. Les articles 19 et 20 de la loi du 20 avril 1874 relative à la détention préventive seront d'application. »

M. Vanderpoorten signale qu'en général les membres du ministère public près des tribunaux de police ne sont pas juristes, mais bourgmestres ou échevins occupant ces fonctions près des tribunaux de police. Il se réfère à un article de M. Bekaert, ancien procureur général, paru dans le « Journal des Tribunaux », 1958, p. 573 et suiv., relatif aux « Fonctions judiciaires du Bourgmestre », article qui contient une critique très sévère à l'adresse de ces fonctionnaires.

Il estime dès lors qu'il serait dangereux de laisser des personnes sans formation juridique, et dès lors incompetentes, juger de l'opportunité de la restitution d'un permis de conduire. Pour parer à cet inconvénient, il demande à la Commission d'adopter son amendement.

Le Ministre ne peut admettre l'amendement; il signale que le droit de la chambre du conseil de prononcer la déchéance, comme le prévoit le texte de M. Vanderpoorten, est de nature à allonger inutilement la procédure judiciaire et éventuellement même de l'énerver. Au jugement du procureur général Bekaert, il oppose, d'une part, l'avis du Conseil d'Etat, et, d'autre part, le fait que le Ministre de la Justice ne s'est prononcé en faveur du texte adopté par le Sénat qu'après avoir consulté les procureurs généraux du Royaume. Parmi ceux-ci figurait M. Bekaert, précité, qui semble bien avoir abandonné sa thèse du « Journal des Tribunaux », puisqu'il a admis, dans son avis sur le texte voté au Sénat, qu'il n'y voyait pas d'objection en raison de la complexité d'une procédure contraire.

Un membre appuie le premier alinéa de l'amendement de M. Vanderpoorten et demande s'il n'était pas possible d'insérer ce texte encore. Etant donné cependant qu'il en résulterait le renvoi du projet au Sénat, il se contenterait de ce que ce texte soit communiqué pour interprétation, par voie d'instructions ministérielles, aux ministères publics intéressés.

Le Ministre fait encore observer que l'adoption éventuelle de l'amendement entraînerait, dans certains cas, un retard dans la restitution du permis de conduire, puisque l'amendement prévoit que la chambre du conseil ne doit statuer que dans les huit jours, alors que d'après la disposition actuelle le permis peut être restitué dans les 24 heures.

24 u. kan worden teruggeven. Indien evenwel vastgesteld werd dat de huidige bepalingen van het wetsontwerp aanleiding zouden geven tot willekeur, dan kan men nog steeds de wetgeving aanpassen en verbeteren.

Uiteindelijk wordt het amendement verworpen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 6 wordt met eenparigheid van stemmen en één onthouding goedgekeurd.

Het wetsontwerp werd ten slotte aangenomen met twaalf stemmen en één onthouding.

De Verslaggever,

G.-F. LOOS.

De Voorzitter,

PI. DE PAEPE.

Toutefois, si l'on devait constater que les dispositions actuelles du projet de loi sont à l'origine d'agissements arbitraires, il sera toujours possible d'adapter et d'améliorer la législation.

L'amendement est finalement rejeté par 10 voix et 2 abstentions.

L'article 6 est adopté à l'unanimité et 1 abstention.

L'ensemble du projet est adopté par douze voix et une abstention.

Le Rapporteur,

G.-F. LOOS.

Le Président,

PI. DE PAEPE.

BIJLAGE.

PSYCHOLOGIE VAN DE WEGGEBRUIKER.

A. — De psychische oorzaken van gevaarlijk rijden.

De meest uitgesproken psychische oorzaken van gevaarlijk rijden zijn de volgende:

1. *Agressiviteit.*

De agressiviteit vindt dikwijls haar oorsprong in de angst. Het is eigenlijk een angst die wordt overwonnen door ongunstige psychische mechanismen. Zij manifesteert zich door het feit dat kwaadwillige bedoeelingen worden toegeschreven aan de andere weggebruikers. Op het niveau van het gedrag zelf komt ze tot uiting in een gepassioneerde, onredelijke en duidelijk gevaarlijke manier van rijden.

2. *Onverenigbaarheid tussen voorzichtigheid en het naleven van de reglementen.*

Eerder onverwacht kwam tot uiting dat de geestesgesteldheid die leidt tot een voorzichtige en hoffelijke manier van rijden, tegengesteld is aan diegene, die tot een gedisciplineerde houding leidt. Met het oog op de wegveiligheid, moet de voorkeur worden gegeven aan de eerstvermelde geestesgesteldheid. Het is nochtans noodzakelijk de wegcode te doen aanvaarden in het raam van een « onafhankelijke » geesteshouding.

3. *Gebrek aan verpersoonlijking van de andere weggebruikers.*

De voertuigbestuurders blijken niet echt bewust te zijn van het menselijk karakter van de andere weggebruikers. Zij hebben de neiging deze weggebruikers te identificeren met het voertuig dat ze besturen. Een dergelijke houding draagt bij tot gevaarlijk rijden.

4. *Te lage spanning in verhouding tot het belang van de opdracht.*

In het algemeen is de graad aan psychische spanning eventredig met de moeilijkheid van de opdracht die men vervult. Op die manier vormt zich een noodzakelijk evenwicht om de opdracht tot een goed einde te brengen. In het geval van de voertuigbestuurder is dit evenwicht meestal verbroken. De voertuigbestuurder is namelijk te ontspannen wanneer men rekening houdt met de werkelijke vereisten van de opdracht die hij moet vervullen en die hij onderschat, terwijl hij zichzelf overschat. Dit leidt tot een geestesgesteldheid die te weinig gealarmeerd is en bijgevolg gevaarlijk.

5. *Gevaarlijk beeld van de ideale chauffeur.*

Het beeld van de ideale chauffeur, dat het meest ingang heeft gevonden in brede kringen, is te veel op de fysieke capaciteit en de vaardigheid van de bestuurder gericht. De informatie die in dit verband door de publieke media wordt verspreid (pers, radio, televisie, enz.) draagt bij tot het verstevigen van dit beeld. Dit beeld is nochtans gevaarlijk, want het verleent aan het besturen van een auto een bijna sportief karakter en brengt er een element « prestatie » bij te pas. Dit werkt de ontwikkeling van een agressieve geesteshouding in de hand, ten koste van beter aangepaste en meer realistische gevoelens.

6. *Gebrek aan geconditioneerde reflexen bij de voetgangers.*

De hoop dat de voetganger, zelfs indien hij ook voertuigbestuurder is, blijk zou geven van een eerbied voor de wegcode, die vergelijkbaar zou zijn met die waarvan de voertuigbestuurders blijk geven, is irrealistisch.

Het niet naleven van de wegcode is voor de voetganger trouwens niet de grootste oorzaak van ongevallen. Deze oorzaak is eerder te vinden in de moeilijkheid die de voertuigbestuurders ondervinden om de reacties van een voetganger te voorzien. De gevaarlijke voetganger let te weinig op, is te weinig « wakker » en (of) zijn reacties kunnen niet worden voorzien omdat ze te individueel zijn. Opletten en op een manier reageren die kan worden voorzien, zijn de twee voorname voorwaarden waaraan de voetganger moet voldoen om zijn veiligheid te waarborgen.

B. — Algemene implicaties van de studie voor een actieprogramma.

1. Het is noodzakelijk een nieuw beeld van de ideale chauffeur te scheppen. Dit beeld onderscheidt zich van het beeld dat op dit ogen-

ANNEXE.

PSYCHOLOGIE DE L'USAGER DE LA ROUTE.

A. — Les causes psychologiques de la conduite dangereuse.

Les causes psychologiques les plus prononcées sont les suivantes :

1. *Agressivité.*

L'agressivité trouve souvent son origine dans l'angoisse. C'est en somme une peur vaincue par des mécanismes psychologiques défavorables. Elle se manifeste par l'attribution d'intentions malveillantes aux autres usagers de la route. Sur le plan de la conduite, elle se manifeste par une conduite passionnelle, irraisonnable et nettement dangereuse.

2. *Incompatibilité entre la prudence et le respect des règlements.*

De façon inattendue, l'état d'esprit menant à une conduite prudente et courtoise est opposé à celui qui mène à une conduite disciplinée. En ce moment, le premier état d'esprit est préférable pour la sécurité routière. Il importe toutefois de faire accepter le code de la route dans le cadre de l'état d'esprit « indépendant ».

3. *Manque de personnalisation des autres usagers de la route.*

Les conducteurs de véhicules ne sont pas vraiment conscients du fait que les autres conducteurs sont humains. Ils ont tendance à les associer à la machine qu'ils conduisent. Ce phénomène contribue à une conduite dangereuse.

4. *Tension trop basse par rapport à l'importance de la tâche.*

En règle générale, le degré de tension psychique est proportionnel aux difficultés de la tâche qu'on remplit. Ainsi s'établit un équilibre nécessaire pour mener à bien la tâche en question. Cet équilibre est généralement rompu dans le cas d'un conducteur de véhicules. Il est notamment trop détendu par rapport aux vraies exigences de la tâche devant laquelle il se trouve et qu'il sous-estime, en se surestimant lui-même. Ceci mène à un état d'esprit trop peu alerte et, par conséquent, dangereux.

5. *Image dangereuse du conducteur idéal.*

L'image la plus répandue du conducteur idéal est trop axée sur les capacités physiques et les aptitudes. Les caractéristiques de cette image sont de nature à s'associer facilement à un esprit de compétition. Les informations divulguées par les supports publics (presse, radio, télévision, etc.) tendent à renforcer cette image. Celle-ci est dangereuse, car elle attribue au fait de conduire un véhicule un caractère de « prestation » presque sportive. Ceci favorise le développement d'un esprit agressif, au détriment des sentiments plus adaptatifs et réalistes.

6. *Manque de réflexes conditionnés chez les piétons.*

Il est irréaliste d'espérer que le piéton, même s'il est également conducteur, fasse preuve d'un respect du code de la route comparable à celui que manifestent les conducteurs.

Le manque de respect pour le code de la route ne constitue pas la cause majeure d'accidents dans le cas du piéton. Cette cause réside plutôt dans la difficulté de prévoir les réactions du piéton. Le piéton dangereux est trop peu alerte et (ou) ses réactions ne sont pas prévisibles parce que trop individuelles. Faire attention et réagir de façon prévisible sont les deux conditions primordiales de la sécurité du piéton.

B. — Les implications générales pour un programme d'action.

1. Il est nécessaire de créer une nouvelle image du conducteur idéal. Cette nouvelle image se distingue de la présente par l'accent parti-

blik bij het publiek bestaat, door het bijzondere accent op de karakter-eigenschappen van de goede chauffeur. In het begin van een campagne is het aan te raden de bekwaamheden niet te vermelden of zelfs de aandacht van het publiek te trekken op hun betrekkelijke waarde.

2. De weggebruikers zouden er moeten toe gebracht worden een meer realistische houding te ontwikkelen tegenover henzelf, hun voertuig en de andere weggebruikers.

3. Een nieuwe betekenis zou eveneens moeten geschonken worden aan de wegcode. Het gaat hier eigenlijk om een supplementaire betekenis. De wegcode zou moeten worden voorgesteld als :

- de erecode van de gentleman van de weg;
- een noodzakelijke voorwaarde van rijgenot;
- een middel dat u toelaat uw respect voor de andere weggebruikers tot uiting te brengen.

Het woord « reglement » is te mijden in een informatiecampagne.

4. De enige gebruikelijke communicatie tussen weggebruikers is van agressieve aard (tekens van ontstemming, van afkeur, enz.).

Het zou uiterst nuttig zijn de gewoonte te scheppen en te ontwikkelen — en ook de middelen — om op meer positieve manier met de andere weggebruikers in verbinding te treden.

5. Het is raadzaam een deel van de campagne te wijden aan het verhogen van de psychische alarmtoestand bij de voertuigbestuurders en bij de voetgangers.

6. Een eerste doel dat door een actie, bestemd voor de voetgangers, zou moeten worden nagestreefd bestaat in het standardiseren van zijn reacties (reflexen) wanneer hij zich in moeilijkheden bevindt.

7. Een beroep op angstgevoelens kan slechts een bijkomend belang hebben. Een dergelijk beroep moet worden ondergeschikt aan een meer algemeen thema en mag nooit op zichzelf, geïsoleerd van een breder thema, worden gebruikt.

C. — Adviezen.

1. Een nieuw beeld van de ideale chauffeur.

Dit beeld, waarvan de eigenschappen vroeger in dit rapport werden beschreven, kan worden uitgebreid door middel van de gebruikelijke massamedia (pers, radio). De publikaties, gespecialiseerd in gebieden die de weggebruikers bijzonder interesseren — auto en toerisme —, zijn zeker aangewezen.

Het beeld van de ideale chauffeur kan worden versterkt wanneer men het tegenover een negatief beeld stelt, namelijk tegenover dat van de belachelijke chauffeur (« belachelijk » eerder dan « slecht »). Dit beeld van de belachelijke automobilist zou overeenkomen met dat van de « egocentrische » chauffeur.

2. Het aanmoedigen van een realistische houding.

a) Het scheppen van een nieuw beeld van de ideale chauffeur is belangrijk, vooral in het raam van de « egocentrische » houding. Dit beeld moet er toe bijdragen de voertuigbestuurders realistischer te maken. Dit is slechts mogelijk wanneer men zelf realistisch blijft, d.w.z. wanneer men zich een objectief stelt dat in de praktijk kan worden bereikt. Dit betekent dat men niet moet proberen de fundamentele bouwstenen van een « egocentrische » houding te verwijderen. Men kan hoogstens trachten de karaktereigenschappen, die tot een dergelijke houding aanleiding geven, te gebruiken, maar hun een andere uitingsvorm te geven. Eén van die fundamentele bouwstenen is de trots. Deze trots moet niet worden gebroken, maar hij kan ten nutte worden gemaakt wanneer hij in positieve banen wordt geleid. Het oorspronkelijk gedrag dat overeenstemt met het oude beeld van de ideale chauffeur, zou belachelijk moeten worden gemaakt en diegene die een dergelijk gedrag aanneemt zou zich moeten bewust zijn van de publieke afkeuring. Hij mag zich in geen geval bewonderd voelen, maar moet zich veeleer uitgesloten voelen uit de groep van de goede chauffeurs. Het vernietigen van het vorig object van de trots, namelijk de eigenschappen die aan het beeld van de voormalige ideale chauffeur toebehoren, zou worden gecompenseerd door het scheppen van een nieuw object, namelijk het nieuwe beeld van de ideale chauffeur.

b) De scholing kan eveneens een grote rol spelen in het bijbrengen van een realistische houding. De autoscholen zouden moeten worden geholpen en aangemoedigd. Hun programma zou rekening moeten houden met de resultaten van deze studie. De monitors zouden, bijvoorbeeld, zelf moeten overtuigd zijn van de waarde van het nieuwe beeld van de ideale automobilist. De lessen in automechaniek zijn eveneens zeer belangrijk.

culier mis sur les qualités de caractère du conducteur. Au début de l'action, il est recommandable d'ignorer les aptitudes ou même d'attirer l'attention sur la relativité de leur valeur.

2. Le conducteur devrait être influencé de façon à ce qu'il développe une attitude plus réaliste envers lui-même, sa voiture et les autres usagers de la route.

3. Le code de la route devrait revêtir également une nouvelle signification, ou plutôt une signification supplémentaire. Il devrait être présenté comme :

- le code d'honneur du gentleman de la route;
- une condition nécessaire au plaisir de conduire;
- le moyen qui vous permet de prouver votre respect pour les autres usagers de la route.

Le mot « règlement » est à proscrire dans une campagne d'information.

4. La seule communication courante entre les conducteurs sur la route est de nature agressive (signes de désapprobation).

Il serait hautement utile de créer et de développer l'habitude — et les moyens — de communiquer d'une façon positive avec les autres usagers de la route.

5. Il est recommandable de développer une action destinée aux conducteurs et aux piétons pour augmenter leur état d'alerte psychique.

6. Le premier but d'une action visant le piéton devrait être la standardisation de ses réactions (réflexes) au cas où il se trouve en difficulté.

7. L'appel à l'angoisse ne peut revêtir qu'une importance secondaire. Il doit être subordonné à un thème plus général et ne jamais être utilisé seul.

C. — Recommandations.

1. La nouvelle image du conducteur idéal.

Cette image peut être divulguée par les média publics, tels que la presse. Les publications spécialisées et touristiques (Auto-Journal, Touring-Secours, associations touristiques, etc.) sont particulièrement indiquées.

L'image du conducteur idéal peut être renforcée en l'opposant à une image négative, notamment celle du conducteur ridicule (plutôt que « mauvais »). Celle-ci correspondrait au conducteur « égocentrique ».

2. L'encouragement d'un état d'esprit réaliste.

a) La création d'une image de conducteur idéal est importante dans l'optique de l'état d'esprit « égocentrique ». Elle contribuera donc à rendre les conducteurs plus réalistes. Or, ceci doit se faire dans la mesure du possible, c'est-à-dire sans vouloir attaquer des composantes fondamentales de l'attitude « égocentrique ». Une de ces composantes fondamentales est l'orgueil. Celui-ci ne doit pas être brisé, mais il peut être rendu utile en le menant dans des voies positives. Le comportement d'origine (ancienne image) devrait être rendu ridicule et celui qui le tient devrait se sentir réprouvé par l'opinion publique. Il ne peut pas se sentir admiré, mais plutôt exclu. La destruction de l'ancien objet d'orgueil, notamment l'ancienne image du bon conducteur, serait compensée par la création d'un nouvel objet, c'est-à-dire la nouvelle image du conducteur idéal.

b) L'apprentissage est également un facteur important pour favoriser le développement d'états d'esprit réalistes. Les auto-écoles devraient être aidées et encouragées. Leur programme devrait tenir compte des résultats de cette étude. Les moniteurs devraient, par exemple, être convaincus de la valeur de la nouvelle image de l'automobiliste idéal. Les cours de mécanique sont également d'une grande importance.

c) Het aanbrengen van de vermelding « beginneling » op de achterruit van de auto's die door beginnelingen worden bestuurd, is zeer raadzaam. Deze maatregel vermindert de angst van de beginneling zelf en heeft tot gevolg dat de andere weggebruikers van meer toegevendheid zullen blijken te geven. De uiterlijke en voornaamste oorzaken van een agressieve houding worden aldus, tenminste gedeeltelijk, weggenomen. Er dient nochtans te worden opgemerkt, dat deze maatregel niet kan verplicht worden, want dit zou tot ongewenste gevolgen kunnen leiden.

d) De « egocentrische » gevoelens kunnen ook minder gevaarlijk worden gemaakt, wanneer men de nadruk legt op het uiterlijk van de auto. De voertuigbestuurders met « egocentrische » neigingen zouden kunnen worden aangemoedigd om het uiterlijk van hun auto bijzonder te verzorgen en er trots op te zijn.

e) Nog steeds in het raam van de « egocentrische » trots, zou het nuttig zijn aan een premiesysteem te denken waarbij de automobilisten, die een bepaald aantal kilometers zonder ongelukken hebben gereden, zouden worden beloofd. Dit zou bij voorkeur kunnen gebeuren onder de vorm van vignettes, die aan het raam van een auto kunnen worden aangebracht. De toelating om een dergelijke « decoratie » te vertonen zou dan op een daarvoor speciaal voorzien blad van het rijbewijs kunnen worden vermeld.

f) Tenslotte zou men de automobilisten kunnen aanmoedigen om een autoradio in hun voertuig te doen plaatsen. Het beluisteren van radio-programma's onder het rijden op grote wegen bevordert de realistische gevoelens.

3. Verhoging van de spanning tijdens het rijden.

a) De verhoging van de spanning bij voertuigbestuurders en voetgangers kan indirect worden bereikt door middel van algemene boodschappen, zoals ze in dit rapport worden beschreven. Deze spanningsverhoging valt gedeeltelijk samen met het bevorderen van een realistische houding.

b) Het verhogen van de spanning tijdens het rijden kan ook op een directe wijze worden bereikt door deze spanning regelmatig te stimuleren. Periodische oproepen langs de radio tijdens de spitsuren en de week-ends zouden in dit verband zeer doeltreffend zijn. Campagnes door middel van affiches langs de wegen, zijn eveneens aan dit doel aangepast. De boodschappen die er toe moeten strekken de spanning te verhogen, moeten concreet zijn en onmiddellijk aanspreken, zoals bijvoorbeeld :

- Houd rechts!
- Let op! U rijdt veel te snel!
- Houd het stuur met beide handen vast.
- Houd afstand, enz.

c) De verkeerssignalisatie kan eveneens tot de verhoging van de spanning bijdragen, wanneer ze aan enkele voorwaarden voldoet :

— een eerste voorwaarde is dat men rekening houdt, bij het aanbrengen van deze signalisatie, met de wetten van de waarneming. De vorm, de kleuren, de hoogte, de grootte en de plaatsing van de signalen moeten worden in acht genomen. Dit probleem wordt in deze studie niet onderzocht.

— een tweede voorwaarde is dat het aantal signalen niet te groot is. Volgens aanduidingen, die door deze studie worden geleverd en ook volgens bevindingen van de algemene psychologie, is het effect van een bepaald signaal omgekeerd evenredig met het aantal signalen waaraan een persoon blootstaat. In het geval van de verkeerssignalisatie kan worden gezegd dat een overdaad aan voorzorgsmaatregelen een negatief effect kan hebben. Wanneer, bijvoorbeeld, op een weg iedere bocht, hoe klein die ook is, door een speciaal bord wordt aangeduid, dan kan dit gevaarlijk zijn omdat de automobilisten op de duur met het signaal geen rekening meer houden, ook niet wanneer het om een werkelijk gevaarlijke bocht gaat.

4. Integratie van de wegcode in een positieve geesteshouding.

Tegelijk met het aanmoedigen van een realistische houding kan een actie voor het echte rijgenot worden georganiseerd. Dit rijgenot is typisch voor een « onafhankelijke » houding. Een dergelijke houding gaat helaas zelden gepaard met een gedisciplineerd gedrag, waarin een duidelijk respect voor de reglementen tot uiting komt.

Derhalve moet de wegcode een duidelijke betekenis krijgen in het raam van het rijgenot. Deze betekenis moet samen met de fundamentele thema's van de veiligheid worden gepromoveerd en in deze thema's ingesloten.

5. De communicatie.

a) In het mededelen van boodschappen in verband met de veiligheid, kan de Staat moeilijk de rol van gesprekspartner opnemen. De kranten, de toeristische verenigingen, enz., kunnen deze functie met meer succes vervullen.

c) L'application de l'inscription « débutant » sur la voiture des débutants est aussi souhaitable. Cette mesure diminue l'angoisse du débutant et rend les autres usagers de la route plus indulgents. Les causes extérieures principales de la conduite agressive sont ainsi neutralisées, du moins en partie. Remarquons toutefois que cette mesure ne peut pas être rendue obligatoire, car ceci pourrait avoir un effet contraire.

d) Des sentiments « égocentriques » peuvent également être rendus moins dangereux en encourageant les conducteurs à soigner l'aspect extérieur de leur véhicule et d'en être fier.

e) Toujours dans l'optique de l'orgueil « égocentrique », il serait utile de penser à un système de récompense des automobilistes qui ont fait un nombre déterminé de kilomètres sans accrochage ni accident. Ceci se ferait de préférence sous forme de vignettes qui peuvent être collées à la vitre arrière de la voiture. La permission de porter une telle « décoration » peut être inscrite sur une feuille du permis de conduire, spécialement prévue à cette fin.

f) Enfin, on pourrait encourager les automobilistes à faire installer une radio dans leur voiture. Cela favorise les sentiments réalistes.

3. L'augmentation de la tension en cours de route.

a) L'augmentation de la tension des conducteurs et des piétons se fait indirectement par des messages généraux. Elle s'accorde avec la création d'un état d'esprit plus réaliste.

b) D'une façon directe, la tension en cours de route peut être rehaussée en la stimulant régulièrement. Des appels périodiques par la radio, aux heures de pointe et pendant les week-ends, seraient très efficaces. Des campagnes par pancartes le long des routes sont également bien adaptées à ce but. Les messages destinés à augmenter la tension doivent être concrets et directs, par exemple :

- Tenez votre droite!
- Attention! vous foncez!
- Tenez le volant des deux mains.
- Tenez vos distances, etc...

c) La signalisation routière peut également contribuer à l'augmentation de la tension, en satisfaisant quelques conditions :

— une première condition est qu'elle tienne compte des lois de la perception. La forme, les couleurs, la hauteur, la taille et l'emplacement doivent être considérés. L'étude n'a pas traité ce sujet.

— une seconde condition est que le nombre de signaux ne peut pas être trop élevé. D'après des indications fournies par l'étude et aussi par la psychologie générale, l'effet d'un signal particulier est indirectement proportionnel au nombre de signaux auxquels un sujet est soumis. Donc, dans le domaine de la signalisation, un excès de précautions peut avoir un effet négatif. Par exemple, une route où chaque virage, aussi léger qu'il soit, est signalé peut devenir dangereuse, car les conducteurs ne tiendront plus compte du signal indiquant un virage réellement dangereux.

4. L'intégration du code de la route dans un état d'esprit positif.

Parallèlement à l'encouragement d'un état d'esprit réaliste une action en faveur du vrai plaisir de conduire devrait être organisée. Ce plaisir est typique pour un état d'esprit « indépendant ». Malheureusement, cette attitude ne s'accorde pas très bien avec un comportement discipliné, témoignant d'un respect pour les règlements.

Le code de la route doit donc recevoir une signification précise dans l'optique du plaisir de conduire. Cette signification doit être promue parallèlement aux thèmes fondamentaux et intégrée en ceux-ci.

5. La communication.

a) Dans la communication des messages, l'État peut difficilement jouer le rôle d'interlocuteur. Les journaux, les associations touristiques, etc., peuvent remplir cette fonction avec plus de succès.

b) De rijkswacht en de politie zouden moeten worden op de hoogte gebracht van de voornaamste uitslagen van deze studie en zouden moeten worden geschoold om ze toe te passen. Een bijzondere inspanning zou moeten worden gedaan om de echte gevaarlijke chauffeurs te ontdekken en om niet te dikwijls de weg van de minste weerstand te kiezen (bijvoorbeeld door de slecht geparkeerde voertuigen op te schrijven).

c) Een positieve vorm van communicatie tussen de weggebruikers zou progressief moeten worden ontwikkeld en verbeterd. Het systeem dat op veel zware vrachtwagens in Frankrijk wordt toegepast en dat erin bestaat aan de achteraanrijdende automobilisten mede te delen dat de weg vrij is en dat zonder gevaar kan worden ingehaald, is zeer goed. Het uitwerken van een code van handsignalen om, bijvoorbeeld, bepaalde anomalieën aan de andere weggebruikers kenbaar te maken (bijvoorbeeld een halfleeggelopen band, een niet goed gesloten deur) zou in dit verband aan te raden zijn. De egocentrische trots van diegene die inhooft en de belachelijke woede van de ingehaalde verminderen zeer sterk wanneer deze laatste een teken heeft mogen doen waarmee hij aan de inhaler laat weten dat de weg vrij is en dat hij zonder gevaar kan inhalen.

Een dergelijke code en de gewoonte er zich van te bedienen, kan slechts worden bijgebracht met de medewerking van pers en televisie.

6. Conditioneren van de reacties van de voetganger.

De verhoging van het spanningsniveau, die werd voorgesteld voor de voertuigbestuurders, is eveneens noodzakelijk voor de voetganger. Bovendien zouden de reacties van de voetganger moeten worden gestandaardiseerd. Een voetganger die zich in het midden van een weg bevindt en daar wordt verrast door een auto die op hem afkomt zal instinctief reageren op een manier die niet door de autobestuurder kan worden voorzien.

Door middel van een traag leerproces kan men er toe komen de reflexen van de voetgangers in een zekere zin te conditioneren zodat hun spontane reacties beter op elkaar gaan lijken, zonder dat de betrokkenen daarbij moeten nadenken. Dit aanleren kan slechts langs een traag proces verlopen dat, indien mogelijk, op zeer jonge leeftijd moet worden aangevangen.

De training — het betreft hier wel degelijk een training omdat er automatiseren moeten worden aangekweekt — zou dus in de scholen moeten plaatsgrijpen. Zij moet als een gescheiden deel van de algemene opvoeding in verband met het wegverkeer worden opgevat. Het kind kan als toekomstig voertuigbestuurder worden opgevoed, maar de training als voetganger heeft daar niet veel mee te maken.

In het eerste geval gaat het om een werkelijk opvoedings- en informatieprogramma, in hetwelk de automechaniek en de studie van de wegcode bij voorkeur moeten worden begrepen terwijl het in het tweede geval werkelijk om een conditionering gaat. Het moet bijgevolg veel meer een training dan een opvoeding zijn. Volgens deze zienswijze is het duidelijk dat praktische oefeningen bij deze training onmisbaar zijn.

Het opstellen van een aantal geboden voor de voetganger, eventueel in verzen, kan nuttig zijn. Deze geboden kunnen ook aan het publiek worden aangeleerd met behulp van de periodieke pers en de radio bijvoorbeeld.

Deze geboden zouden enkele bijzonder belangrijke punten van de wegcode, in verband met de voetganger, moeten behelzen, maar bovendien en vooral zouden er concrete bevelen moeten in staan die het gedrag van de voetganger bepalen in kritische situaties, zoals :

- wanneer de voetganger zich 's nachts alleen op een eenzame weg bevindt.
- wanneer hij geblokkeerd is in het midden van dicht verkeer.
- wanneer hij een auto ziet die recht op hem afkomt.
- wanneer hij van een tram of autobus stapt.
- wanneer hij in ongunstige omstandigheden of slechte zichtbaarheid een straat moet oversteken, enz.

De actie op de voetgangers, zoals tot hiertoe werd beschreven, zal waarneembare resultaten opleveren maar slechts na een zekere periode.

Op korte termijn en in tegenstelling met wat voor de voertuigbestuurders werd beschreven, zou een beroep op angstgevoelens bij de voetgangers een gunstig effect hebben door zijn spanning te verhogen. De voetganger kan niet uitsluitend op de reglementen steunen. Bij een ongeval is de voetganger altijd slachtoffer, zelfs wanneer hij zijn recht is.

De oplettende voetganger die zich uit de slag weet te trekken en speciaal getraind is om met alle middelen het gevaar te ontwijken is voor de wegveiligheid te verkiezen boven een gedisciplineerde voetganger. De voetganger moet vanzelfsprekend zijn rechten en zijn plichten kennen, maar het kennen van dit deel van de wegcode is vooral belangrijk voor de voertuigbestuurders.

b) Les représentants de l'ordre devraient être informés des résultats principaux de cette étude et entraînés à les appliquer. Un effort devrait être fait pour détecter davantage les vrais conducteurs dangereux et pour ne pas trop choisir la voie de la moindre résistance (par exemple, les voitures mal parquées).

c) Progressivement, la communication positive entre usagers de la route devrait être améliorée. Le système, appliqué sur de nombreux poids lourds français et permettant de faire signe à celui qui suit qu'il peut dépasser sans danger, est excellent. L'élaboration d'un code de signes manuels pour signaler les anomalies (par exemple, un pneu partiellement dégonflé, ou une porte pas bien fermée) et les dangers serait recommandable. L'orgueil égocentrique du dépassant et la colère ridicule du dépassé diminuent considérablement quand ce dernier a pu faire un signe indiquant que le chemin est libre et qu'on peut dépasser sans danger.

La mise en pratique d'un tel code et la création de l'habitude d'en faire usage ne peut se faire que par la collaboration de la presse et de la télévision.

6. Le conditionnement des réactions du piéton.

L'augmentation du niveau de tension, préconisée pour les conducteurs, est également nécessaire pour le piéton. Or, en dehors de la création d'un état d'alerte plus vif, la standardisation des réactions du piéton est particulièrement importante. Ainsi, un piéton se trouvant au milieu d'une route, surpris par une voiture qui fonce vers lui, réagira instinctivement et d'une façon imprévisible par le conducteur.

Par un apprentissage lent, on peut arriver à conditionner les réflexes des piétons, de sorte que leurs réactions spontanées deviennent toutes les mêmes, sans qu'ils doivent réfléchir. Cet apprentissage ne peut être qu'un processus lent, qui doit commencer, si possible, dès le plus jeune âge.

L'instruction — il s'agit bien de cela, quand on doit créer des automatismes — devrait donc se faire dans les écoles. Elle doit être séparée de l'éducation en rapport avec la circulation en général. L'enfant peut être éduqué comme futur conducteur, mais l'éducation en tant que piéton est différente.

Dans ce premier cas, il s'agit d'un programme d'éducation et d'information complet, dans lequel la mécanique et l'étude du code de la route sont compris de préférence. Dans le second cas, le conditionnement est plus important, c'est-à-dire qu'il doit s'agir d'un entraînement, beaucoup plus que d'une éducation. Dans cette optique, la nécessité de faire des exercices pratiques est évidente.

La rédaction d'un nombre de commandements du piéton, éventuellement en rimes, serait utile. Ces commandements pourraient aussi être appris au grand public, moyennant les publications périodiques et la radio, par exemple.

Ces commandements devraient traiter de quelques points du code de la route intéressant particulièrement le piéton. Ils devraient aussi et surtout comprendre des ordres de comportement dans des situations critiques, par exemple quand le piéton :

- se trouve la nuit sur une route;
- est bloqué au milieu du trafic dense;
- voit une voiture qui se dirige vers lui;
- descend du tram ou de l'autobus;
- doit traverser une rue quand la visibilité n'est pas bonne, etc.

L'action décrite jusqu'à ce point est nécessaire mais n'aura des effets perceptibles qu'après une certaine période.

A court terme et contrairement à ce qu'il a été écrit au sujet des conducteurs, un appel à l'angoisse aura un effet favorable sur le piéton en provoquant une augmentation de la tension. Le piéton ne peut pas se fier exclusivement aux règlements. En cas d'accident, le piéton est toujours la victime, même s'il est dans son droit.

Du point de vue sécurité routière, le piéton alerte, débrouillard et entraîné à esquiver le danger par tous les moyens, est préférable au piéton discipliné. Il doit évidemment connaître ses droits et ses devoirs, mais c'est surtout au conducteur de bien connaître la partie du code traitant du piéton.