

(1)

(N° 229.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MAI 1924.

Projet de loi

portant modification de la loi du 1^{er} août 1899 sur la police de roulage (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. GOLENVAUX.

MESSIEURS,

Le projet de loi présentement soumis à l'approbation de la Chambre a été adopté par le Sénat, réunissant 112 votes affirmatifs et 3 abstentions.

Les sections de la Chambre lui ont fait un accueil tout aussi favorable et l'ont accepté à la presque unanimité, tel qu'il est sorti des délibérations sénatoriales.

*
*
*

Il importe d'abord de bien préciser la portée de la proposition. Les questions que soulève la police du roulage sont, en effet, d'une telle étendue, que l'examen des multiples problèmes s'y rattachant risquerait, à l'occasion de la discussion d'une loi très spécialement limitée, d'amener d'inutiles déviations du débat.

Le but recherché a été défini dans ces termes, par l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics :

« Le projet de loi n'a nullement pour objet de déterminer les règles destinées à assurer dans le détail la commodité de la circulation et la sécurité des usagers de la voie publique; il ne saurait donc s'agir d'y introduire, par exemple, des règles relatives à la vitesse des véhicules, à l'éclairage, à la signalisation, au poids des véhicules, à la structure des bandages de roues, à la nécessité d'y mettre des pare-bones, etc. Toutes ces règles, aux termes de la loi du 1^{er} août

(1) Projet de loi transmis par le Sénat, n° 396 (1922-1923).

(2) La Section centrale, présidée par M. Pirmez, était composée de MM. Golenvaux, De Bruycker, Mathieu, Bologne, Melckmans, Amelot.

1899, sont déterminées par un arrêté royal qui constitue le règlement général sur la police du roulage. »

Cet article est conçu comme suit :

« Le Gouvernement est autorisé à faire par arrêté royal des règlements généraux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge, de monture et des bestiaux.

» Il prendra au préalable l'avis des députations permanentes. En ce qui concerne les routes de l'État, dans les cas urgents, cette consultation n'est pas requise pour l'exercice du droit de police conféré au Gouvernement par l'alinéa 1^{er}.

» Des règlements complémentaires peuvent être arrêtés soit par les conseils provinciaux, soit par les conseils communaux.

» Les règlements provinciaux ne peuvent être contraires aux lois ou aux règlements généraux et sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au Roi.

» Les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et provinciaux et sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au Roi. »

C'est donc au Gouvernement qu'en vertu de la loi, il appartient d'établir des règles générales concernant la matière ici déterminée.

Ce règlement général du roulage et de la circulation a été édicté par l'arrêté royal du 4 août 1899, quelque peu modifié depuis lors.

Le projet de loi n'a pas pour effet de porter la moindre atteinte à la mission de police du pouvoir exécutif. Son seul but est de compléter la loi du 1^{er} août 1899 sur quelques points où l'intervention du législateur est de nécessité.

Nous examinerons successivement les nouvelles prescriptions envisagées.

ARTICLE PREMIER.

Il s'agit d'abord de déterminer de façon plus précise les conditions imposées à l'intervention des autorités locales dans les mesures qu'elles prennent pour la réglementation de la police du roulage.

Le complément ajouté à l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899 impose aux autorités provinciales et communales l'obligation de porter ces mesures « à la connaissance des intéressés par des agents munis des insignes de leurs fonctions et postés sur place ou par des inscriptions ou des indications appropriées ».

On veut de la sorte généraliser un système d'avertissement mis en pratique déjà dans de nombreuses communes du royaume.

Le motif de cette prescription se comprend aisément. Il importe que les règlements pris par les pouvoirs locaux soient clairement indiqués aux usagers de la route.

Comment assurer l'efficacité de ces règles si, de façon manifeste, elles ne sont pas signalées à ceux qui doivent s'y conformer?

Pour éviter toute divergence à ce sujet, votre Section centrale estime que l'expression « agents munis des insignes » doit s'entendre : « agents portant visiblement les insignes de leurs fonctions ».

Nous pensons également que les inscriptions ou indications dont parle le projet, doivent pour être efficaces, être visibles la nuit comme le jour.

Une seule catégorie de mesures prises par l'autorité locale n'est pas astreinte à la publicité spécialement prescrite par cet article 1^{er}. Ce sont les règlements et ordonnances pris, en conformité de l'article 94 de la loi communale, par le bourgmestre « en cas d'émeutes, d'attroupements hostiles, d'atteintes graves portées à la paix publique ou d'autres événements imprévus ».

Le caractère extraordinaire, urgent et essentiellement momentané de ces prescriptions ne pourrait se plier à des conditions fixes de mise à la connaissance des intéressés.

Arr. 2.

Cet article, le plus important du projet, a pour but d'aggraver les peines qui frappent ceux qui violent les prescriptions des lois et règlements relatifs à la police du roulage; il introduit aussi dans la loi des pénalités nouvelles plus efficaces que celles jusqu'à présent édictées.

Les intentions des auteurs de la loi présente ne sont pas seulement de proportionner les sanctions aux inconvénients graves de la contravention visée; elles tendent surtout à préserver pratiquement le public des excès de conducteurs imprudents ou malhabiles.

Au fond, le véritable but poursuivi est de supprimer la fréquence des accidents de roulage. Ceux-ci deviennent, hélas! de plus en plus nombreux. Les statistiques démontrent que les dangers de la circulation sur nos routes se sont accrus dans une proportion inquiétante.

Nous reproduisons en annexe divers tableaux dressés par les soins du Touring-Club de Belgique et produits lors d'une discussion récente devant le Conseil provincial du Brabant. Ils donnent une classification intéressante des accidents de roulage survenus pendant le premier semestre de 1923. Leur étude, à elle seule, justifierait pleinement une vigoureuse accentuation des mesures légales et réglementaires appelés à conjurer les dangers révélés.

Pour être justes, cependant, nous ne devons pas perdre de vue que l'accroissement formidable de la circulation des voitures automotrices explique, dans une certaine mesure, la progression du nombre des accidents de route. Mais il faut avouer que leur multiplication exige un renforcement notable des précautions préservatrices.

* * *

Comment orienter la réglementation dans cette voie ?

N'y a-t-il pas lieu d'imposer un permis de conduire au moins pour les véhicules automobiles ?

Cette innovation a semblé, à première vue, rencontrer les sympathies de nombreux parlementaires. Elle a fait l'objet d'une proposition de loi émanant de l'honorable M. Seeliger qui fut, concurremment avec le projet ministériel, soumise aux délibérations du Sénat.

On semble trouver dans notre législation et dans la réglementation qui en découle des tendances quelques peu favorables à cette thèse...

L'article 5 du règlement sur la police du roulage proclame l'obligation pour les conducteurs de tous véhicules d'être « en état de les guider ou conduire ». Il n'y a toutefois là qu'une affirmation de principe et non une règle sanctionnée.

La loi du 29 avril 1910, approuvant la Convention internationale relative à la circulation des automobiles signée à Paris le 11 octobre 1909, est certes plus précise en stipulant : « Le conducteur d'un automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique ». Elle va même jusqu'à imposer au conducteur l'obligation d'être muni « d'une autorisation délivrée par une autorité compétente ou par une association habilitée par celle-ci, après qu'il aura fait la preuve de ses aptitudes ». Elle prescrit encore que l'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de dix-huit ans.

Mais toutes ces mesures ne s'appliquent qu'à la circulation internationale réservée à un petit nombre d'intéressés et pour laquelle une réglementation de plus grande sévérité se comprend.

Convient-il d'appliquer des règles analogues et plus accentuées même au roulage indigène?

Nous n'hésitons pas à le dire : avec l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, avec le Sénat, nous croyons inutile, encombrante, coûteuse et pratiquement inefficace l'obligation du permis de conduire qui, pour être sérieusement délivré, devrait être précédé d'un minutieux examen de capacité.

La constatation de cette aptitude pourrait se faire, a-t-on cependant affirmé, après une expérience de deux ou trois heures devant une commission de spécialistes de choix, suivie d'une interrogation sur la police du roulage et complétée par un examen physique opéré par deux médecins.

Et d'abord, nous ne nous imaginons pas l'organisation pratique d'une telle obligation s'appliquant aux quelques cinquante mille chauffeurs belges. Elle serait en tous cas possible qu'en utilisant une copieuse et coûteuse escouade de nouveaux fonctionnaires et nécessiterait la création onéreuse de nombreux champs de manœuvres et d'obstacles.

On nous dit bien que ce contrôle est, tant bien que mal, effectué en France ; mais nous n'ignorons pas d'autre part que son application n'y donne guère satisfaction. Par contre, la Grande-Bretagne et les États-Unis, ces pays où la circulation des automobiles a une intensité inouïe, n'ont-ils pas refusé de l'instituer?

Ces épreuves ne seraient nullement concluantes. Elles ne pourraient, en tous cas, démontrer — comme le fait si bien remarquer l'Exposé des Motifs de la loi — « si, placé dans une circonstance spéciale de danger ou d'encombrement, le candidat témoignerait de la prudence et de la présence d'esprit qui sont indispensables pour éviter les accidents. » Un certificat d'aptitude donné dans ces conditions pourrait même devenir dangereux en octroyant à son bénéficiaire une présomption non fondée de capacité.

Enfin une dernière considération, la plus probante à notre sens, vient à l'appui de la thèse ici défendue : Le permis de conduire ne pourrait avoir de véritable effet qu'en cas d'accident ou de violation du règlement de la police du roulage. On ne peut, en effet, concevoir pour les agents du service compétent, la possibilité pratique d'exiger l'exhibition du permis en interrompant, sans autre motif, la marche de l'automobile ou du véhicule.

Sur un point cependant, le Sénat a reconnu la pleine utilité d'une mesure préalable. Tout conducteur de véhicule automoteur devrait être constamment muni, outre de sa carte d'identité, d'un certificat médical constatant tout au moins qu'il possède les aptitudes physiques essentielles, telles que bonne vue et audition normale. L'honorable ministre s'est rallié à cette suggestion des partisans du permis préalable et a fait connaître sa résolution de l'introduire dans le nouveau règlement qui va être décrété immédiatement après le vote de la présente loi.

Cette mesure diminue encore l'importance très relative que d'aucuns attribuaient aux examens de capacité.

Nous conclurons donc avec M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics : « Étant donné que l'unique avantage réel que présente le permis de conduire, c'est la possibilité, par son retrait, d'interdire la conduite des véhicules à ceux qui se sont montrés incapables ou habituellement imprudents, nous obtenons le même résultat en permettant aux tribunaux, saisis de certaines infractions, de prononcer la déchéance du droit de conduire à titre provisoire ou à titre définitif suivant la gravité du cas. »

En imposant des sanctions plus efficaces, notre réforme agira donc répressivement et en même temps préventivement par la crainte qu'inspireront des pénalités renforcées et mieux appropriées.

* . *

Voyons maintenant comment le projet de loi réalise ce programme.

Il entend assurer la prudence du conducteur en leur inspirant la crainte salutaire de sanctions très graves qui viendront, en cas d'infraction, s'ajouter aux mesures pénales et de responsabilité civile.

Quelles seront ces sanctions pénales ? C'est pour le délinquant la déchéance totale ou partielle du droit de conduire et même, dans certains cas, la confiscation momentanée ou définitive de son véhicule.

L'article 2 détermine les cas de déchéance ; elle sera facultative ou obligatoire.

Le juge *pourra* la prononcer, même définitive, lorsque la condamnation est infligée pour homicide ou blessure occasionnant une incapacité permanente de travail excédant 25 p. c., donc en cas d'accident très grave.

Elle *pourra* être partielle, c'est-à-dire de six mois ou moins, au gré du juge, dans les cas suivants :

- a) D'abord si les blessures de la victime ne lui ont causé qu'une incapacité inférieure à celle indiquée plus haut ;
- b) S'il y a récidive constatée par de précédentes condamnations ;
- c) Si le coupable se trouvait en état d'ivresse au moment de l'infraction.

Il importe, à ce propos, que nous disions un mot spécial de la récidive et des conditions qu'elle doit réunir pour justifier la déchéance partielle.

La loi exige qu'avant la condamnation prononçant cette sanction supplémentaire, le coupable ait, dans l'espace de trois années précédant la nouvelle infraction, subi deux autres condamnations du chef d'homicide ou blessures à l'occasion d'accidents de roulage ou bien que dans l'année précédant la dite infraction, il ait encouru deux condamnations pour excès de vitesse.

Au Sénat et dans les sections de la Chambre, certains membres se sont, à pre-

mière vue, effrayés quelque peu de cette sévérité envisagée envers les délinquants abusant de la vitesse. Nous ne devons point oublier pourtant que ces excès constituent la cause principale et la plus fréquente des accidents. Lorsque l'on constate de la part du conducteur une habitude d'être de la sorte imprudent, habitude consacrée par plusieurs condamnations répétées en un court laps de temps, la déchéance partielle ne s'impose-t-elle pas comme un des moyens les plus efficaces de prévenir des accidents peut-être très sérieux ?

Le juge est d'ailleurs libre d'appliquer cette sanction limitée, selon la gravité des cas et le degré d'imprudence du coupable.

Certains membres de la Section Centrale ont même marqué leur sympathie pour un système plus expéditif de répression, lors de la constatation des excès de vitesse et autres imprudences punissables.

Ils ne verraient pas avec déplaisir la législation pénale se faire plus large en matière de contravention à la loi ou aux règlements de la Police du Roulage. Ils admettraient même l'application de peines d'amende, imposées et perçues au moment de l'infraction par l'autorité constatant le flagrant délit.

Nous nous contentons de signaler cette suggestion tout en ne nous dissimulant pas les objections d'ordre juridique et pratique qu'elle soulève.

. . .

Nous venons d'examiner les cas de déchéance facultative. Il en est par contre une qui est nettement obligatoire.

Le juge *doit*, en effet, la prononcer lorsqu'elle repose sur une incapacité physique constatée, à l'occasion d'une infraction, chez le conducteur délinquant.

Elle sera ou définitive, si cette incapacité est démontrée devoir être permanente; ou limitée à la durée probable de cette incapacité, si elle paraît au juge devoir être provisoire.

Au surplus le tribunal pourra le limiter à la conduite de certaines catégories de véhicules.

. . .

Il n'est toutefois pas suffisant de prononcer une déchéance définitive ou momentanée. Il faut s'assurer que la défense de conduire qui en est la conséquence, sera respectée.

Il sera donc fait mention de la déchéance et de sa durée exacte sur la carte d'identité du conducteur condamné. Il s'agit ici de la carte d'identité bien connue créée par l'arrêté royal du 6 février 1919. Si elle venait à être supprimée ou si le Gouvernement le jugeait utile, une carte spéciale serait remise comme pièce d'identification à tout conducteur de véhicule. Celui-ci, en tous cas, devra toujours être porteur de l'une ou l'autre de ces cartes sous les peines prévues par la loi.

Des pénalités très sévères frapperont ceux qui, en dépit de la déchéance prononcée, s'aviseront de conduire un véhicule pendant la période d'interdiction. Le projet prévoit, dans ce cas, un emprisonnement de huit jours à trois mois et une amende de 500 à 2,000 francs ou l'une de ces deux peines seulement. En outre, la durée de la déchéance en cours sera doublée de droit.

Le juge pourra de plus ordonner la confiscation temporaire et même définitive du véhicule s'il est la propriété du délinquant ou si son propriétaire l'a sciemment confié à une personne déchuë du droit de conduire.

Nous n'avons eu, naturellement, à nous occuper que des seules prescriptions législatives envisagées.

La réglementation administrative aura, d'autre part, une influence essentiellement préventive qui viendra compléter heureusement l'œuvre que nous entreprenons en ce moment.

Le projet de nouveau règlement général, dont la prochaine mise à exécution nous a été annoncée, comblera les lacunes des prescriptions de 1899.

Jugeons-en par ce qu'en a dit l'honorable ministre, lors de la discussion de la présente loi devant le Sénat :

« Ce règlement apportera des améliorations notables aux dispositions actuellement en vigueur.

Et notamment, il visera à améliorer les conditions de disposition et de visibilité des plaques, les prescriptions relatives à l'éclairage et aux appareils avertisseurs, aux freins; il interdira l'échappement libre pour les véhicules automoteurs, les modèles dangereux de carrosserie; il imposera le pare-boue.

Il précisera aussi les règles relatives au stationnement et à la circulation des véhicules; il apportera des modifications, notamment à la circulation des véhicules lourds, à celles si importantes qui concernent la vitesse; il prescrira des précautions nouvelles pour la circulation des tracteurs ou véhicules avec remorques. Il réglera avec minutie les croisements et dépassements de véhicules, la ligne de conduite que doivent suivre leurs conducteurs entre eux et à l'égard des piétons, qu'il invitera à observer les règles imposées par la prudence. Il établira des dispositions nouvelles pour le chargement des véhicules, afin d'empêcher plus efficacement la détérioration des routes.

Il imposera des mesures d'identification des véhicules par l'apposition de plaques spéciales.

Bref, l'ensemble des dispositions qui seront arrêtées constituera un véritable code de la route et assurera une sécurité beaucoup plus grande à ses usagers. »

Ajoutons encore que les pouvoirs provinciaux et communaux ne manqueront pas de s'appliquer également à l'œuvre commune d'amélioration, en intervenant par une intelligente organisation des précautions locales.

ART. 3.

Nous nous trouvons ici en présence d'une disposition nouvelle, non prévue dans le projet déposé par le Gouvernement, que le Sénat a jugé bon d'apporter.

Cette assemblée a estimé qu'il était nécessaire de constituer en délit spécial le fait, pour le conducteur d'un véhicule qui vient de causer ou occasionner un accident, de prendre la fuite pour échapper aux constatations utiles.

Cet acte odieux et révoltant dénote une mentalité détestable. Il est malheureusement trop fréquent : La chronique des accidents d'automobile, montre en

effet que, de plus en plus, les auteurs responsables de ces méfaits se dérobent ou tentent de se dérober par la fuite aux conséquences de leur imprudence ou de leur témérité.

Il importait de chatier sérieusement une telle lâcheté. La loi, dans son article 3 prévoit qu'elle sera punie de peine d'amende ou de prison et éventuellement d'une déchéance du droit de conduire pendant six mois au maximum.

. * .

La loi nouvelle est générale.

Pour éviter le moindre doute à cet égard, nous croyons devoir, après M. le Rapporteur du Sénat, insister sur ce point : Les dispositions qui seront votées s'appliqueront à la conduite de tout véhicule, qu'il soit automobile ou non.

. . .

Votre section centrale, après avoir examiné, dans le détail, les stipulations diverses du projet dressé par le Gouvernement et amendé par le Sénat, engage la Chambre à l'adopter sans y apporter des modifications.

Le nouveau règlement général de la Police du roulage qui verra le jour aussitôt après la promulgation de cette loi, fournira enfin avec l'ensemble de nos dispositions légales sur la matière, un faisceau de mesures appropriées à la sécurité et aux besoins sans cesse grandissants de la circulation routière.

Le Rapporteur,

FERNAND GOLENVAUX.

Le Président,

MAURICE PIRMEZ.

ANNEXE I.

PREMIER TABLEAU.

Statistique des accidents du roulage et de la circulation dans l'agglomération bruxelloise pendant les six premiers mois de l'année 1923.

FAUTEURS DES ACCIDENTS.	NOMBRE D'ACCIDENTS.				RÉSULTATS DES ACCIDENTS.										
	Par la faute du conducteur.	Par la faute des tiers.	Par cause fortuite.	Totaux.	Dégâts matériels uniquement.	Personnes ayant reçu des blessures légères.			Personnes ayant reçu des blessures graves.			Tués.			
						Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	
Animaux montés ou conduits	1	—	1	2	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Véhicules attelés	8	5	9	22	4	1	5	6	1	12	13	1	2	3	3
Cycles	14	3	3	20	—	4	5	9	2	15	17	—	2	2	2
Motocycles avec ou sans side-cars.	4	2	1	7	—	1	1	2	1	7	8	1	—	1	1
Voitures automobiles	42	70	6	118	10	3	31	34	2	76	78	—	16	16	16
Auto-camions	5	12	4	21	4	1	—	1	2	11	13	—	5	5	5
Autobus	2	1	—	3	—	—	1	1	—	3	3	—	—	—	—
Tramways	19	30	9	58	16	3	22	25	—	25	25	1	9	10	10
Totaux.	95	123	33	251	35	14	65	79	8	149	157	3	33	36	36

Résumé : Nombre d'accidents 251
 Par la faute du conducteur 95 soit 37.85 p. c.
 Par la faute des tiers 123 soit 49.00 p. c.
 Par cause fortuite 33 soit 13.15 p. c.

ANNEXE II.

DEUXIÈME TABLEAU

*Statistique des accidents de roulage et de la circulation en province
pendant les six derniers mois de l'année 1923.*

FAUTEURS DES ACCIDENTS.	NOMBRE D'ACCIDENTS.				RÉSULTATS DES ACCIDENTS.									
	Par la faute du conducteur.	Par la faute des tiers.	Pour cause fortuite.	Totaux.	Dégâts matériels uniquement.	Personnes ayant reçu des blessures légères.			Personnes ayant reçu des blessures graves.			Tués.		
						Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.
Animaux montés ou conduits	—	—	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Véhicules attelés . . .	14	4	32	50	2	—	4	4	10	22	32	14	3	17
Cyclés	24	1	12	37	—	1	1	2	12	17	29	8	3	11
Motocycles avec ou sans side-cars.	26	9	11	46	—	5	2	7	16	23	39	7	6	13
Voitures-automobiles . .	62	97	23	182	4	8	53	61	16	122	138	2	49	51
Auto-camions	21	23	6	50	6	1	5	6	2	25	27	1	17	18
Autobus	1	1	4	6	1	—	10	10	1	—	1	—	1	1
Tramways	5	25	4	34	2	—	22	22	—	31	32	—	10	10
Totaux	153	160	94	407	16	15	97	112	37	241	298	32	89	121

Résumé : Nombre d'accidents 407.

Par la faute du conducteur 153 soit 37.59 p. c.

Par la faute des tiers 160 soit 39.31 p. c.

Par cause fortuite 94 soit 23.09 p. c.

ANNEXE III.

TROISIÈME TABLEAU

Statistique des accidents de roulage et de circulation dans la Belgique entière pendant les six premiers mois de l'année 1923.

FAUTEURS DES ACCIDENTS.	NOMBRE D'ACCIDENTS.				RÉSULTATS DES ACCIDENTS.									
	Par la faute du conducteur.	Par la faute des tiers.	Par cause fortuite.	Totaux.	Dégâts matériels uniquement.	Personnes ayant reçu des blessures légères.			Personnes ayant reçu des blessures graves.			Tués.		
						Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.	Conduc- teurs.	Tiers.	Totaux.
Animaux montés ou conduits	1	—	3	4	2	1	—	1	—	1	1	—	—	—
Véhicules attelés . .	22	9	41	72	6	1	9	10	11	34	45	15	5	20
Cycles	38	4	15	57	—	5	6	11	14	32	46	8	5	13
Motocycles avec ou sans side-cars.	30	11	12	53	—	6	3	9	17	30	47	8	6	14
Voitures automobiles .	104	167	29	300	14	11	84	95	18	198	216	2	65	67
Auto-camions	26	35	10	71	10	2	5	7	4	36	40	1	22	23
Autobus	3	2	4	9	1	—	11	11	1	3	4	—	1	1
Tramways	24	55	13	92	18	3	44	47	—	56	56	1	19	20
Totaux	248	283	127	658	51	29	162	191	65	390	455	35	123	158

Résumé : Nombre total d'accidents 658

Par la faute du conducteur 248 soit 37.5 p. c.

Par la faute des tiers 283 soit 43.0 p. c.

Par cause fortuite 127 soit 19.3 p. c.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 7 MEI 1924.

Wetsontwerp

tot wijziging der wet van 1 Augustus 1899 betreffende de politie
op het vervoer ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER GOLENVAUX.

MIJNE HEEREN,

Het bij de Kamer thans aanhangig gemaakte wetsontwerp werd door den Senaat goedgekeurd met 112 stemmen en 3 onthoudingen.

De afdelingen van de Kamer schonken het een even gunstig onthaal en hebben het nagenoeg eenparig aangenomen zooals het door den Senaat is overgemaakt geworden.

. . .

Eerst en vooral moet de beteekenis van het voorstel goed worden bepaald. De vraagpunten, door de politie op het vervoer naar voren gebracht, zijn, inderdaad, zoo uiteenlopend, dat het onderzoek van de talrijke daaraan verknochte problema's, — bij gelegenheid der behandeling van eene bijzonder beperkte wet, tot onnoodige afdwalingen van het debat zou kunnen aanleiding geven.

Het nagestreefde doel werd in de volgende bewoordingen door den Minister van Landbouw en Openbare Werken bepaald :

« Het wetsontwerp heeft geenszins voor doel de regelen vast te stellen bestemd om, in al hunne bijzonderheden, het gemak van het verkeer en de veiligheid van die de openbare wegen gebruiken te verzekeren; er kan dus geen sprake zijn van er, bij voorbeeld, regelen in op te nemen betreffende de voertuigen, de verlichting, de seintoestellen, het gewicht der voertuigen, den aard van de wielbanden, de noodzakelijkheid er spatborden aan te brengen, enz. Al die regelen, naar luid

(1) Wetsontwerp door den Senaat overgemaakt, n° 396 (1922-1925).

(2) Samenstelling van de *Middenafdeeling* : de heeren Pirmez, voorzitter, Golenvaux, De Bruycker, Mathieu, Bologne, Melekmans en Amelot.

der wet van 1 Augustus 1899, worden getroffen door een Koninklijk besluit dat algemeen reglement over de politie op het vervoer uitmaakt. »

Dit artikel luidt als volgt :

« Aan de Regeering wordt machtiging verleend om, bij Koninklijk besluit, algemeeneverordeningen uit te vaardigen tot regeling van de politie op het vervoer en op het verkeer van alle vervoermiddelen te lande, van trek,- last- of rijdieren en van vee.

» Zij moet eerst de zienswijze der Bestendige deputatie inwinnen. Ten aanzien der wegen van den Staat, is, in dringende gevallen, die raadpleging niet vereischt tot het uitoefenen van het recht van politie, bij de 1^{ste} alinea aan de Regeering toegekend.

» Aanvullende verordeningen kunnen gemaakt worden, hetzij door de provincieraden, hetzij door de gemeenteraden.

» De provincieverordeningen mogen niet strijdig zijn met de wetten noch met de algemeene verordeningen en worden aan 's Konings goedkeuring onderworpen.

« De gemeenteverordeningen mogen niet strijdig zijn met de wetten noch met de algemeene en de provinciale verordeningen en worden aan de goedkeuring der Bestendige deputatie onderworpen, behoudens beroep bij den Koning ».

Het is dus aan de Regeering dat het, krachtens de wet, behoort van algemeene verordeningen omtrent de hier bepaalde zaak vast te stellen.

Deze algemeene verordening op het vervoer en het verkeer werd uitgevaardigd door het Koninklijk besluit van 4 Augustus 1899 en werd, sindsdien, eenigszins gewijzigd.

Het wetsontwerp heeft niet voor gevolg de geringste verkorting toe te brengen aan de politiezing van de uitvoerende macht. Zijn doel is alleen de wet van 1 Augustus 1899 aan te vullen op eenige punten waar de tusschenkomst van den wetgever wordt vereischt.

Wij zullen achtereenvolgens de nieuwe voorgestelde bepalingen onderzoeken.

EERSTE ARTIKEL.

Het betreft vooreerst met meer juistheid te bepalen aan welke voorwaarden de tusschenkomst der plaatselijke overheid is onderworpen in de maatregelen welke zij treffen voor de regeling van de politie op het vervoer.

De aanvulling van artikel 1 der wet van 1 Augustus 1899 legt aan de provinciale en de gemeentelijke overheid de verplichting op « die maatregelen ter kennis van de belanghebbenden te brengen door agenten voorzien van de kentekens van hun ambt en staande ter plaatse, of door gepaste opschriften of aanduidingen ».

Derwijze, wenscht men een waarschuwingsstelsel algemeen te maken, dat reeds in talrijke gemeenten van het Koninkrijk werden toegepast.

De reden van dit voorschrift is klaar. Het is noodig dat de verordeningen door de plaatselijke overheid genomen op klare wijze worden ter kennis gebracht van die welke van den weg gebruik maken.

Hoe kan men de doelmatigheid van deze maatregelen verzekeren indien zij niet op eene duidelijke wijze worden ter kennis gebracht van die ze moeten naleven ?

Om alle misverstand dienaangaande te vermijden, is uwe Middenafdeeling van oordeel dat de uitdrukking « agenten voorzien van de kenteekens » moet worden gelezen : « agenten dragende op zichtbare wijze de kenteekens van hun ambt ».

Wij meenen eveneens dat de opschriften en aanduidingen, waarover het ontwerp spreekt, nacht en dag moeten zichtbaar zijn wil men ze doelmatig maken.

Eene enkele reeks van maatregelen, door de lokale overheid getroffen, is niet onderworpen aan de bekendmaking die nadrukkelijk wordt voorgeschreven in artikel 1. Het zijn de reglementen en voorschriften van politie door den burgemeester, overeenkomstig artikel 94 van de gemeentewet gemaakt « in geval van oproer, vijandige samenscholingen, ernstige inbreuken op de openbare rust of in andere onvoorziene gevallen. »

Het ongewoon, dringend en uiteraard tijdelijk karakter van deze voorschriften laat niet toe het te regelen naar de bepaalde voorwaarden eener kennisgeving aan het publiek.

ART. 2.

Dit artikel is het belangrijkste van het ontwerp en heeft voor doel de straffen te verscherpen welke degenen treffen die de voorschriften van de wetten en reglementen betreffende de politie op het vervoer overschrijden; nieuwe straffen, meer doeltreffend dan deze welke tot hiertoe bestonden, worden er door tevens in de wet ingelascht.

Het inzicht van de indieners der wet is niet alleen de strafbepalingen in verhouding te brengen met de ernstige bezwaren van de bedoelde overtreding; zij willen vooral het publiek praktisch beschermen tegen de buitensporigheden van onvoorzichtige en onbehendige wagenvoerders.

In den grond is het werkelijk doel het herhaaldelijk voorkomen van de ongevallen van het vervoer te beletten. Die ongevallen worden altijd aan talrijker. De statistieken bewijzen dat de gevaren van het verkeer op onze wegen in onrustbarende verhouding aangroeien.

Als bijlage nemen wij eenige tabellen over opgemaakt door de Touring Club van België, en voorgelegd bij eene bespreking in den Provincialenraad van Brabant. Zij geven eene belangwekkende classificatie van de ongevallen van het verkeer gedurende het eerste half-jaar van 1923. Deze studie alleen zou ten volle eene sterke verscherping billijken van de wettelijke bepalingen en reglementen die dienen moeten om de gevaren te weren.

Rechtvaardigheidshalve mogen wij evenwel niet uit het oog verliezen dat de buitengewone aangroei van het automobiilverkeer in eene zekere mate die vermeerdering van het getal ongevallen verklaart. Men moet echter toegeven dat het herhaaldelijk voorkomen eene strengere toepassing eischt van de voorbehoudende maatregelen.

*
*
*

Hoe zal men de regeling daarin treffen ?

Moet men, ten minste voor de autorijtuigen, niet een rijbewijs vergen ?

Talrijke parlementsleden schenen, op het eerste gezicht, daarmee in te stemmen.

De achtbare heer Seeliger diende daarover een wetsvoorstel in, dat, samen met het ontwerp van den minister aan den Senaat ter bespreking werd onderworpen.

Men schijnt in onze wetgeving en in de reglementen die daaruit voortvloeien eenige strekkingen te vinden ten voordeele van deze stelling.

Artikel 5 van het reglement betreffende de politie op het vervoer eischt van de geleiders van alle voertuigen de verplichting « in staat te zijn ze te geleiden of te besturen ». Dat geldt echter slechts als de bevestiging van een beginsel en niet als de bekrachtiging van een regel.

De wet van 29 April 1910, houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst betreffende het verkeer der automobielen, te Parijs onderteevend op 11 October 1909, is gewis nauwkeuriger, waar zij bepaalt : « De geleider van een auto-mobiel moet de hoedanigheden bezitten, die voldoende waarborg bieden voor de openbare veiligheid ». Zij gaat zelfs verder en verplicht den geleider voorzien te zijn « van eene machtiging, afgeleverd door eene bevoegde overheid of door eene door deze daartoe gemachtigde vereeniging, nadat hij het bewijs zijner vaardigheid heeft gegeven ». Bovendien bepaalt de wet, dat de machtiging niet kan worden verleend aan personen beneden de 18 jaar.

Al deze maatregelen zijn echter slechts van toepassing op het internationaal verkeer waarbij slechts een gering getal belanghebbende betrokken zijn en voor wie eene regeling tot grooter gestrengheid te verklaren is.

Betaamt het dergelijke en zelfs strengere regelen toe te passen op het verkeer in het binnenland?

Wij aarzelen niet het te verklaren : evenals de achtbare Minister van Landbouw en Openbare Werken, evenals de Senaat meenen wij dat het nutteloos, hinderend, kostelijk en practischerwijs ondoeltreffend is, de verplichting van het rijbewijs op te leggen, bewijs dat, om eene beteekenis te hebben, van een ernstig bekwaamheidsexamen moet voorafgegaan zijn.

Niettemin heeft men beweerd, dat deze geschiktheid kon vastgesteld worden na eene proef van twee of drie uren voor eene commissie van keurmannen, proef die zou aangevuld worden door eene ondervraging over de politie op het vervoer en door een lichamenlijk onderzoek, gedaan door twee geneesheeren.

Vooreerst begrijpen wij de practische inrichting niet goed van dergelijke verplichting opgelegd aan zoowat vijftig duizend Belgische auto-geleiders. De zaak ware in alle geval niet mogelijk dan met eene vleet nieuwe ambtenaars te benoemen en met tal van oefenpleinen in te richten, hetgeen groote uitgaven vergen zou.

Daartegen voert men weliswaar aan, dat deze contrôle in Frankrijk toch eenigszins werkt; doch het is ons anderzijds niet onbekend, dat de toepassing er maar weinig voldoening schenkt. Groot-Brittannië echter en de Vereenigde-Staten, landen waar het autoverkeer verbaasd sterk is, hebben geweigerd de zaak in te voeren.

Deze proeven zouden geenszins afdoende wezen. In alle geval, zouden zij — zooals de Memorie van Toelichting terecht doet opmerken — het bewijs niet kunnen leveren dat « ingeval de candidaat in bijzonder gevaarlijke omstandigheden moest verkeerden, hij blijk geven zou van de vereischte voorzichtigheid en tegenwoordigheid van geest, welke onontbeerlijk zijn om de ongevallen te ver-

mijden ». Een bekwaamheidsbewijs, onder deze omstandigheden afgeleverd, zou zelfs kunnen gevaarlijk zijn, daar men aan den titularis soms eene niet-gegronde bekwaamheid zou kunnen toeschrijven.

Eene laatste beschouwing en, naar onze meening de meest afdoende, komt de hier verdedigde stelling staven : Het rijbewijs kan slechts bij ongevallen of bij overtreding van het reglement betreffende de politie op het vervoer eenig nut hebben. Men kan immers toch niet denken dat, practischerwijs genomen, de beambten van den bevoegden dienst anderszins het vertoonen van dit bewijs zouden eischen; zooniet zouden zij den rit van den automobiël of van het voertuig zonder reden onderbreken.

Over een punt nochtans heeft de Senaat het volle nut erkend van een voorafgaanden maatregel. Elke autogeleider zou gestadig, behalve zijne identiteitskaart, een geneeskundig getuigschrift moeten op zich dragen bewijzende dat hij ten minste de bijzonderste lichaamsbekwaamheden bezit, zooals een goed gezicht en een normaal gehoor. De achtbare Minister heeft zich aangesloten bij het voorstel van de partijangers van het voorafgaand rijbewijs, en heeft ons zijn besluit medegedeeld het op te nemen in het nieuwe reglement dat onmiddellijk na de goedkeuring van deze wet zal voorgeschreven worden.

Deze maatregel vermindert nog de zeer betrekkelijke waarde die door sommigen aan het bekwaamheidsexamen wordt toegeschreven.

Met den Minister van Landbouw en Openbare Werken besluiten wij dus : « Daar het eenige werkelijke voordeel dat het rijbewijs oplevert bestaat in de mogelijkheid, door het opnemen er van, het voeren van rijtuigen te verbieden aan degenen die zich onbekwaam of gewoonlijk onvoorzichtig hebben getoond, bekomen wij hetzelfde resultaat met aan de rechtbanken, voor dewelke sommige dier overtredingen worden gebracht, toe te laten voorloopig en voor goed, volgens den ernst van het geval, het recht van te voeren te ontnemen. »

Met dus meer doeltreffende strafbepalingen op te leggen, zal onze hervorming repressief en terzelfdertijd preventief werken, door de vrees voor zwaardere en meer aangepaste straffen.

Laten wij nu nagaan hoe het wetsvoorstel dit programma verwezenlijkt.

Het wil den autogeleider voorzichtigheid leeren door hem eene heilzame vrees in te boezemen voor de ernstige maatregelen die hem nog treffen, in geval van overtreding, buiten de strafbepalingen en de burgerlijke verantwoordelijkheid.

Welke zullen deze strafbepalingen zijn? Voor den overtreder is het het gedeeltelijk of geheele verlies van het recht te voeren, en zelfs, in sommige gevallen, het tijdelijk beslagleggen op zijn voertuig.

Artikel 2 bepaalt de gevallen van vervallenverklaring ; deze zal facultatief of verplichtend zijn.

De rechter zal ze mogen uitspreken, zelfs definitief, wanneer de veroordeeling wordt uitgesproken wegens doodslag of verwonding die eene doorlopende werkonbekwaamheid van meer dan 25 t. h. voor gevolg heeft, dus in geval van ernstig ongeval.

Zij kan gedeeltelijk zijn, d. w. z. van zes maanden of minder, naar goeddunken van den rechter, in de volgende gevallen :

- a) Vooreerst wanneer de verwonding van het slachtoffer eene mindere onbekwaamheid dan deze hooger genoemd heeft veroorzaakt;
- b) Wanneer er herhaling is, vastgesteld door vroegere veroordeelingen;
- c) Wanneer de schuldige op het oogenblik van de overtreding, in staat van dronkenschap verkeerde.

Wij moeten hier een bijzonder woord zeggen over de herhaling en over de voorwaarden die daarbij moeten aanwezig zijn om de gedeeltelijke vervallenverklaring te wettigen.

De wet eischt dat, vóór de veroordeeling waarbij deze bijkomende straf wordt opgelegd, de beklagde, gedurende de drie jaar die de nieuwe overtreding voorafgaan, twee maal werd veroordeeld wegens doodslag of verwonding ten gevolge van ongevallen van vervoer, ofwel dat hij in het jaar, dat voornoemde overtreding voorafgaat, tweemaal werd veroordeeld wegens overdreven snelheid.

In den Senaat en in de afdeelingen der Kamer, toonden sommige leden, in den beginne, een zekere vrees voor die beoogde gestrengheid jegens die van de snelheid misbruik maken.

Wij moeten echter niet vergeten dat die buitensporigheden de voornaamste en meest voorkomende oorzaak zijn van de ongevallen. Wanneer men bij den voerder een zekere gedraging vaststelt om alzo onvoorzichtig te zijn, welke gedraging eene gewoonte is waarom hij reeds herhaaldelijk, binnen een kort tijdsverloop, werd veroordeeld, dringt zich dan de gedeeltelijke vervallenverklaring niet op als een der meest afdoende middelen om wellicht zeer ernstige ongevallen te voorkomen.

Overigens, staat het den rechter vrij deze beperkte strafbepaling toe te passen volgens de zwaarwichtigheid der gevallen en den graad van onvoorzichtigheid bij den schuldige.

Sommige leden van de Middenafdeeling hebben zelfs hun sympathie betuigd voor een sneller werkend strafstelsel, wanneer buitensporige snelheid en andere strafbare onvoorzichtigheden worden vastgesteld.

Het zou hun genoegen doen indien de strafwetgeving zich ruimer toonde in zake overtreding der wet of der verordeningen betreffende de Politie op het Vervoer. Zelfs zouden zij aannemen dat boetstraffen werden opgelegd en geïnd door de overheid die de heeterdaad vaststelt en op het oogenblik der overtreding.

Wij beperken er ons bij deze gedachte vooruit te zetten zonder dat wij willen blind en doof zijn voor de bezwaren van rechtskundigen en practischen aard die zij doet oprijzen.

* * *

Wij hebben zooeven de gevallen van niet verplichte vervallenverklaring nagegaan. Daarentegen, is er een geval dat zuiver verplichtend is.

De rechter *moet* haar, inderdaad, uitspreken wanneer zij berust op eene lichamelijke onbekwaamheid die werd vastgesteld, bij gelegenheid van eene overtreding, in den persoon van den schuldigen voerder.

Indien het is bewezen dat deze onbekwaamheid van bestendigen aard is, zal zij definitief zijn; blijkt zij voor den rechter slechts van voorbijgaanden aard te zijn, dan zal zij beperkt worden tot den waarschijnlijksten duur van die onbekwaamheid.

Bovendien, kan de rechtbank haar beperken tot het besturen van zekere categorieën van voertuigen.

* * *

Het is, overigens, niet voldoende een definitieve of een tijdelijke vervallenverklaring uit te spreken. Men moet zich verzekeren dat het verbod van te voeren, dat er het gevolg van is, zal worden nageleefd.

De vervallenverklaring en de juiste duur derzelve zullen op de eenzelvigheidskaart van den veroordeelden voerder worden vermeld. Het betreft hier de welbekende eenzelvigheidskaart ingevoerd bij Koninklijk besluit van 6 Februari 1919. Indien die kaart moest worden ingetrokken of indien de Regeering het noodig oordeelde, zou een bijzondere kaart, als eenzelvigheidsbewijs, aan iederen bestuurder van een voertuig worden overhandigd. In alle geval, moet deze steeds de eene of andere dezer kaarten op zich dragen, onder bedreiging van de straffen bij de wet voorzien.

Zeer strenge straffen zullen toegepast worden op degenen die, ondanks de uitgesproken vervallenverklaring, een rijtuig zullen voeren binst het tijdperk der vervallenverklaring. In dit geval, voorziet het ontwerp een gevangenzitting van acht dagen tot drie maanden en met eene boete van 500 tot 2,000 frank, of met slechts eene dezer straffen. Daarenboven, zal de duur van de loopende vervallenverklaring van rechtswege verdubbeld worden.

Bovendien, zal de rechter de verbeurdverklaring van het voertuig kunnen uitspreken, indien dit het eigendom van den dader van het misdrijf is of indien zijn eigenaar het wetens en willens heeft toevertrouwd aan een persoon die van het recht om te voeren werd vervallenverklaard.

. . .

Wij hadden ons natuurlijk alleen bezig te houden met de beoogde wettelijke voorschriften.

De administratieve regeling zal anderzijds een hoofdzakelijk preventieven invloed hebben die op gelukkige wijze het werk, dat wij op dit oogenblik ondernemen, komt aanvullen.

Het ontwerp van nieuw algemeen reglement, waarvan de spoedige tenuitvoerlegging ons werd medegedeeld, zal de leemten van de voorschriften van 1899 aanvullen.

Wij kunnen er over oordeelen door de woorden van den achtbaren minister bij de bespreking van deze wet in den Senaat :

« Dit reglement zal merkelijke verbeteringen brengen aan de thans van kracht zijnde bepalingen.

Het zal namelijk de plaatsing en de zichtbaarheid van de platen verbeteren, evenals de voorschriften betreffende de verlichting en de waarschuwingstoeu- stellen, en de remmen; het zal de vrije ontsnapping voor de automobielrijtuigen verbieden, de gevaarlijke modellen van wagenwerk; het zal de spathorden verplichtend maken.

Dit reglement zal ook de regelen bepalen betreffende het stationnement en het verkeer der voertuigen; het zal wijzigingen brengen, inzonderheid in het verkeer

der zware voertuigen, alsmede in de snelheidsmaatregelen; het zal nieuwe bepalingen treffen voor het verkeer der tractoren of voertuigen met aanhangwagens. Het zal nauwkeurige bepalingen verstrekken betreffende het kruisen en het inhalen, betreffende de gedragingen der geleiders onder elkander en ten aanzien van de voetgangers welke zullen verzocht worden de regels der omzichtigheid in acht te nemen. Het zal nieuwe eischen stellen voor het laden der voertuigen, ten einde de banen minder te beschadigen.

Maatregelen zullen worden getroffen om, door middel van bijzondere platen, de voertuigen te erkennen.

Kortom, de bepalingen in hun geheel genomen zullen een werkelijk baanwetboek uitmaken, dat meer veiligheid moet bezorgen aan hen die op de baan verkeereren.

Laten wij er aan toevoegen dat de provinciale en gemeentelijke machten insgelijks zich zullen toelekken op dit gemeenschappelijk verbeteringswerk, door middel van plaatselijke doeltreffende maatregelen.

Art. 3.

Hier staan wij tegenover eene nieuwe bepaling, welke in het ontwerp der Regeering niet was voorzien en die de Senaat geacht heeft er met vrucht in te lassen. Deze was van gevoelen, dat het noodig was een bijzonder misdrijf te maken van het feit, wanneer de geleider van een voertuig, als hij een ongeval heeft veroorzaakt of er aanleiding toe heeft gegeven, de vlucht neemt om aan de vereischte vaststellingen te ontsnappen.

Dergelijke hatelijke en ergerende daad is het kenteeken van eene verfoeilijke geestesgesteldheid, die ongelukkig al te vaak voorkomt: De kronijk der automobielongevallen toont inderdaad hoe langzoo meer, dat de aansprakelijke daders van deze misdrijven zich door de vlucht onttrekken of trachten te onttrekken aan de gevolgen van hunne onvoorzichtigheid of van hunne roekeloosheid.

Dergelijke lafheid dient streng te worden gestraft. Artikel 3 der wet voorziet dat zij wordt gestraft met boete of met gevangenisstraf en desgevallend met het verval van het recht om te voeren gedurende zes maanden ten hoogste.

. . .

De nieuwe wet is algemeen.

Om dienaangaande den minsten twijfel weg te nemen, meenen wij, na den heer verslaggever in den Senaat, op dit punt te moeten aandringen: De bepalingen welke gaan aangenomen worden, zullen toepasselijk zijn op het besturen van ieder voertuig, autovoertuig of niet.

. . .

Uwe Middenafdeeling, na omstandiglijk de onderscheidene bepalingen van het Regeeringsontwerp, door den Senaat gewijzigd, te hebben onderzocht, zet de Kamer aan het zonder verdere wijzigingen aan te nemen.

De nieuwe algemeene verordening van de Politie op het vervoer, die het licht zal zien zoodra deze wet afgekondigd is, zal eindelijk, met al de andere wettelijke bepalingen over deze quæstie, een geheel vormen van geëigende maatregelen om de veiligheid te verzekeren en strookende met de immer toenemende behoeften van het wegenverkeer.

De Verslaggever,

FERNAND GOLENVAUX.

De Voorzitter,

MAURICE PIRMEZ.



EERSTE TABEL.

Statistiek der rij- en verkeersongevallen in de Brusselsche agglomeratie gedurende het eerste half jaar van 1923.

DIE DE ONGEVALLLEN HEBBEN VEROORZAAKT.	AANTAL ONGEVALLLEN.				GEVOLGEN VAN DE ONGEVALLLEN.										
	Door de schuld van den voerder.	Door de schuld van derden.	Door toeval.	Te zamen.	Stoffelijke schade alleen.	Licht gekwetst.			Zwaar gekwetst.			Gedood.			
						Voeders.	Derden.	Te zamen.	Voeders.	Derden.	Te zamen.	Voeders.	Derden.	Te zamen.	
Bereden of geleide die- ren	1	—	1	2	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Bespannen voertuigen.	8	5	9	22	4	1	5	6	1	12	13	1	2	3	—
Rijwielen	14	3	3	20	—	4	5	9	2	15	17	—	2	2	—
Motorrijwielen met of zonder side-car. . .	4	2	1	7	—	1	1	2	1	7	8	1	—	1	—
Auto-rijtuigen	42	70	6	118	10	3	31	34	2	76	78	—	16	16	—
Auto-vrachtwagens . .	5	12	4	21	4	1	—	1	2	11	13	—	5	5	—
Autobussen.	2	1	—	3	—	—	1	1	—	3	3	—	—	—	—
Trams	19	30	9	58	16	3	22	25	—	25	25	1	9	10	—
Te zamen.	95	123	33	251	35	14	65	79	8	149	157	3	33	36	—

Samenvatting : Aantal ongevallen. 251

Door de schuld van den voerder. 95 of 37.85 t. h.

Door de schuld van derden 123 of 49.00 t. h.

Door toeval 33 of 13.15 t. h.

BIJLAGE II.

TWEEDE TABEL

*Statistiek der rij- en verkeersongevallen in de provincie gedurende
het eerste half jaar van 1923.*

DIE DE ONGEVALLEN HEBBEN VEROORZAAKT.	AANTAL ONGEVALLEN.				GEVOLGEN VAN DE ONGEVALLEN.									
	Door de schuld van den voerder.	Door de schuld van derden.	Door toeval.	Te zamen.	Stoffelijke schade alleen.	Licht g'kwetst.			Zwaar gekwetst.			Gedood.		
						Voerders.	Derden.	Te zamen.	Voerders.	Derden.	Te zamen.	Voerders.	Derden.	Te zamen.
Bereiden of geleide die- ren	—	—	2	2	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Bespannen voertuigen.	14	4	32	50	2	—	4	4	10	22	32	14	3	17
Rijwielen	24	1	12	37	—	1	1	2	12	17	29	8	3	11
Motorrijwielen met of zonder side-car . . .	26	9	11	46	—	5	2	7	16	23	39	7	6	13
Auto-rijtuigen	62	97	23	182	4	8	53	61	16	122	138	2	49	51
Auto-vrachtwagens . .	21	23	6	50	6	1	5	6	2	25	27	1	17	18
Autobussen.	1	1	4	6	1	—	10	10	1	—	1	—	1	1
Trams	5	25	4	34	2	—	22	22	—	31	32	—	10	10
Te zamen	153	160	94	407	16	15	97	112	57	241	298	32	89	121

Samenvatting : Aantal ongevallen 407.

Door de schuld van den voerder 153 of 37.59 t. h.

Door de schuld van derden 160 of 39.31 t. h.

Door toeval 94 of 23.09 t. h.

DERDE TABEL

Statistiek der rij- en verkeersongevallen in gansch België gedurende het eerste half jaar van 1923.

DIE DE ONGEVALLLEN HEBBEN VEROORZAAKT.	AANTAL ONGEVALLLEN.					GEVOLGEN VAN DE ONGEVALLLEN.								
	Door de schuld van den voerder.	Door de schuld van derden.	Door toeval.	Te zamen.	Stoffelijke schade alleen	Licht gekwetst.			Zwaar gekwetst.			Gedood.		
						Voeders.	Derden.	Te zamen	Voeders.	Derden.	Te zamen	Voeders.	Derden.	Te zamen
Bereden of geleide die- ren	1	—	3	4	2	1	—	1	—	1	1	—	—	—
Bespannen voertuigen.	22	9	41	72	6	1	9	10	11	34	45	15	5	20
Rijwielen	38	4	15	57	—	5	6	11	14	32	46	8	5	13
Motorrijwielen met of zonder side-car . .	30	11	12	53	—	6	3	9	17	30	47	8	6	14
Auto-rijtuigen	104	167	29	300	14	11	84	95	18	198	216	2	65	67
Auto-vrachtwagens . .	26	35	10	71	10	2	5	7	4	36	40	1	22	23
Autobussen	3	2	4	9	1	—	11	11	1	3	4	—	1	1
Trams	24	55	13	92	18	3	44	47	—	56	56	1	19	20
Te zamen.	248	283	127	658	51	29	162	191	65	390	455	35	123	158

Samenvatting : Aantal ongevallen 658

Door de schuld van den voerder , 248 of 37.5 t. h.

Door de schuld van derden 283 of 43.0 t. h.

Door toeval 127 of 19.3 t. h.