

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1974

10 JUILLET 1974

PROPOSITION DE LOI

tendant à rendre obligatoire
le port de la ceinture de sécurité.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Au moment où le Gouvernement s'apprête à revoir le plafond de la limitation de vitesse, actuellement imposée sur les routes ordinaires et sur les autoroutes, il apparaît nécessaire de compléter notre législation par une disposition assurant plus de sécurité aux passagers qui se trouvent aux places avant des automobiles particulières, ainsi qu'aux conducteurs des camionnettes et des camions.

La sécurité routière forme d'ailleurs un tout et il serait vain de nier l'influence des différents facteurs qui entrent en jeu dans l'augmentation ou dans la diminution du nombre des accidents de la route.

Le législateur se doit, au moment même où le Gouvernement rend plus fluide la liberté de circulation, de prendre également des mesures qui favoriseront une plus grande sécurité pour les usagers de la route.

Il est exact que l'amélioration progressive des routes entre en ligne de compte tout comme la protection des carrefours et des endroits réputés dangereux, l'abattage de certains arbres qui constituent un danger souvent mortel pour les utilisateurs du réseau routier. D'une part, la qualité de nos autoroutes autorise une vitesse assez élevée mais de toutes façons, l'ensemble des dispositions techniques doivent s'allier à une information régulière de la population, doublée d'incitations régulières à la prudence par des campagnes de radio ou de télévision.

Les efforts déployés tant par Via Secura que par la télévision, constituent d'excellentes campagnes d'information établissant à l'évidence les dangers de l'utilisation abusive de l'alcool. Celles-ci ont grandement contribué à la réduction du nombre d'accidents mortels dans notre pays.

La limitation de vitesse imposée et l'obligation du port de la ceinture de sécurité ont conduit les autorités françaises à constater une diminution importante du nombre des tués et des blessés de la route: 981 tués et 374661 blessés de moins en 1973 qu'en 1972. Il s'agit là de chiffres qui doivent nous laisser rêveurs. Dans notre pays, les limita-

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1974

10 JULI 1974

WETSVOORSTEL

waarbij het dragen
van een veiligheids gordel verplicht gesteld wordt.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Nu de Regering voorbereidselen treft om de beperkingen inzake maximumsnelheid die thans op de gewone wegen en autowegen zijn opgelegd, te herzien, komt het noodzakelijk voor onze wetgeving aan te vullen met een bepaling voor het geven van meer veiligheid aan de reizigers die vooraan in personenwagens plaatsnemen, alsook aan de bestuurders van bestelwagens en vrachtauto's.

De verkeersveiligheid vormt overigens een geheel en de invloed van de verschillende factoren die bij de vermeerdering of de vermindering van het aantal verkeersongevallen een rol kunnen spelen kan bezwaarlijk worden geloofend.

Op een tijdstip waarop de Regering het wegverkeer meer armslag laat, komt het de wetgevende macht toe mereen maatregelen te nemen om de veiligheid van de weggebruikers in de hand te werken.

Het is juist dat de geleidelijke verbetering van de wegen daarbij een rol speelt, evenals de beveiliging van als gevaarlijk bekend staande kruispunten en plaatsen, of het omhakken van sommige bomen die vaak een dodelijk gevaar voor de weggebruikers vormen. De kwaliteit van onze autowegen maakt het wel mogelijk vrij hoge snelheden te ontwikkelen, maar hoe dan ook moeten de technische voorzieningen gepaard gaan met geregelde informatie aan de bevolking en met herhaalde aanmaningen tot voorzichtigheid via radio- of televisiecampagnes.

Door de inspanningen van Via Secura en van de televisie zijn uitsprekende voorlichtingscampagnes tot stand gekomen, waaruit het gevaar van overdreven alcoholgebruik duidelijk bleek. Hierdoor is het aantal dodelijke verkeersongevallen in ons land aanzienlijk gedaald.

Dank zij het opleggen van een snelheidsbeperking en het verplichte dragen van veiligheids gordels hebben de Franse autoriteiten een aanzienlijke daling van het aantal doden en gewonden op de weg mogen vaststellen: in 1973 waren er 981 doden en 374661 gekwetsten op de weg minder dan in 1972. Die cijfers moeten ons tot nadenken stemmen. In ons

tions de vitesse instaurées pendant la crise pétrolière se sont traduites par une diminution de 8 870 victimes d'accidents corporels en moins, dont 427 cas mortels pour la période du 10 novembre 1973 au 31 mars 1974.

Un grand nombre d'accidents mortels sont toutefois dus aux excès de vitesse contre lesquels une société comme la nôtre doit se protéger.

Reconnaître que la grande majorité des conducteurs s'astreint à une conduite sélective et normale n'autorise en rien à croire aux vertus de la liberté la plus entière dans ce domaine. S'il faut honnêtement se réjouir de la prise de conscience constatée, on n'est pas moins frappé des résultats obtenus par l'emploi de la ceinture de sécurité. Le port de celle-ci apparaît comme le seul moyen probant d'atténuer et même d'annuler les conséquences pénibles des collisions frontales ou latérales entre deux ou plusieurs véhicules.

L'Etat, gardien du bien commun, se doit aussi de protéger la vie de tous les citoyens, qu'ils soient cyclistes, automobilistes ou piétons.

Dans le cadre des préoccupations de la présente proposition de loi, les réticences exprimées par certains conducteurs, amoureux de la plus totale liberté de mouvement et donc opposés au port obligatoire de la ceinture de sécurité, doivent céder le pas aux impératifs d'une plus grande sécurité pour tous et donc d'un plus grand respect des autres usagers de la route comme de sa propre personne.

Il appartient au pouvoir législatif de s'efforcer d'assurer la sécurité du plus grand nombre possible de citoyens. Une première mesure dans ce sens a placé les constructeurs de voitures dans l'obligation d'équiper les véhicules automobiles non seulement de points d'encrage, mais également de ceintures de sécurité.

Le but de la présente proposition est de rendre obligatoire aux conducteurs comme aux passagers qui se trouvent aux places avant des voitures, le port de la ceinture de sécurité prévue à leur intention par les constructeurs.

Une étude scientifique, réalisée par l'automobile-club allemand « ADAC » ne conclut-elle pas que : „les quatre cinquièmes des automobilistes tués dans un accident de la circulation seraient encore en vie s'ils avaient été munis d'une ceinture de sécurité”.

D'autre part, on ne peut nier que l'expérience déclenchée le 1^{er} juillet 1973 en France ait été une réussite et les informations permettent de croire que le gouvernement français envisage sérieusement : d'ajouter aux 4 millions de personnes pilotant des voitures particulières, 4 millions d'autres conducteurs dont les véhicules portent des ancrages propres à recevoir les sangles de sécurité.

On n'aperçoit pas non plus les raisons pour lesquelles le port obligatoire de la ceinture de sécurité ne s'appliquerait pas aux conducteurs des camionnettes et des véhicules utilitaires. Si l'on s'en réfère aux avis donnés par les instances médicales, on s'aperçoit que le port de la ceinture de sécurité a diminué les traumatismes profonds résultant de l'enfoncement de la cage thoracique. Il convient d'y ajouter la réduction d'un nombre incalculable de cas d'écrasement de la face.

A côté des mesures qui frappent les constructeurs de tous véhicules privés utilitaires ou non, il importe que chaque conducteur pose les gestes indispensables à sa sécurité et à sa survie en cas de collision frontale ou latérale.

land heeft de snelheidsbeperking die tijdens de petroleumcrisis werd ingevoerd, in de periode van 10 november 1973 tot 31 maart 1974 geleid tot een vermindering met 8 870 slachtoffers met lichamelijke letsels, waaronder 427 doden.

Een groot aantal dodelijke ongevallen is nochtans te wijten aan overdreven snelheid; daar moet een samenleving als de onze zich beschermen.

Hoewel mag worden erkend dat de grote meerderheid van de autobestuurders op een beredeneerde en normale wijze per auto rijdt, wettigt niets de mening dat vollediger vrijheid op dit stuk heilzaam zou zijn. Hoe verheugend de vastgestelde bewustwording ook moge zijn, toch is men verrast door de resultaten die het gebruik van veiligheidsgordels oplevert. Het dragen van die gordels lijkt het enige overtuigende middel te zijn om de pijnlijke gevolgen van frontale of laterale botsingen tussen één of meer voertuigen te beperken en zelfs volledig te voorkomen.

De Staat, hoeder van het algemeen welzijn, moet ook het leven van alle burgers beschermen : fietsers, automobilisten of voetgangers.

Ten aanzien van de bezorgdheid waaraan dit wetsvoorstel uitdrukking geeft, moet de afkeer van sommige autobestuurders, die op de grootst mogelijke bewegingsvrijheid uit zijn en dus vijandig staan tegen het verplichte dragen van veiligheidsgordels, wijken voor de noodzaak om de grootst mogelijke veiligheid voor allen en dus de grootst mogelijke eerbied voor de andere weggebruikers en voor zichzelf te waarborgen.

De wetgevende macht heeft tot taak voor de veiligheid van het grootst mogelijke aantal burgers te zorgen. Een eerste maatregel daartoe heeft de bouwers van autovoertuigen de verplichting opgelegd hun wagens niet slechts van verankeringspunten, maar ook van veiligheidsgordels te voorzien.

Dit wetsvoorstel wil aan de autobestuurders en aan de medereizigers die naast hen vooraan in een wagen plaats nemen, de verplichting opleggen de veiligheidsgordel te dragen die door de constructeurs te hunner beschikking wordt gesteld.

Een wetenschappelijke studie die door de Duitse autobielvereniging « ADAC » werd uitgevoerd, kwam tot het besluit dat vier-vijfde van de automobilisten die bij verkeersongevallen om het leven kwamen, nog in leven zouden zijn indien zij een veiligheidsgordel gedragen hadden.

Anderzijds kan ook niet worden geloofd dat het experiment dat op 1 juli 1973 in Frankrijk werd aangevangen geslaagd is, en volgens de verstrekke inlichtingen is de Franse regering ernstig van plan de verplichting die reeds geldt voor 4 miljoen personen die met een personenwagen rijden, uit te breiden tot 4 miljoen andere automobilisten wier voertuigen met verankeringspunten voor veiligheidsgordels uitgerust zijn.

Het is ook niet duidelijk waarom de verplichting om een veiligheidsgordel te dragen niet zou worden uitgebreid tot de bestuurders van bestelwagens en bedrijfsvoertuigen. Uit de adviezen van de medische instanties blijkt ook dat het dragen van een veiligheidsgordel het aantal diepe verwondingen wegens indrukking van de borstkas heeft verminderd. Daaraan moet vermindering van de ontelbare gevallen van verplettering van het aangezicht worden toegevoegd.

Naast de maatregelen waaraan de constructeurs van alle al dan niet voor bedrijfsdoeleinden aangewende particuliere wagens zich moeten onderwerpen, dient ieder bestuurder de daden te stellen die voor zijn veiligheid en zijn overlevingskansen onontbeerlijk zijn in geval van frontale of laterale botsing.

C'est pourquoi il est nécessaire de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour tous les véhicules, qu'ils soient privés ou utilitaires, et de renforcer par ce moyen les dispositions déjà prises en d'autres domaines par les pouvoirs législatif ou exécutif.

H. PIERRET.

PROPOSITION DE LOI

Article 1.

Le port des ceintures de sécurité pour les conducteurs et les occupants des places latérales avant des voitures particulières, des voitures mixtes, des camionnettes et des véhicules utilitaires, circulant sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier de l'Etat et des provinces, est obligatoire à la date du 1^{er} janvier 1975, en ce qui concerne les véhicules mis pour la première fois en circulation à partir du 1^{er} juin 1970.

Art.2.

Ladite obligation ne s'applique pas aux conducteurs des voitures particulières, camionnettes et véhicules utilitaires circulant dans les agglomérations. Le terme agglomération s'entend au sens défini de l'article 2, 5° du Code de la route.

Art.3.

Sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité: les enfants dont la taille est manifestement inadaptée au port de la ceinture de sécurité, les personnes qui peuvent justifier d'une contre-indication médicale au port de la ceinture de sécurité et qui sont à cet égard munies d'un certificat médical ad hoc.

Art.4.

Le Ministre des Communications, le Ministre de l'Intérieur et le Ministre de la Défense nationale seront chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution de la présente loi dès qu'elle sera publiée au *Moniteur belge*.

27 juin 1974.

H. PIERRET,
J. DESMARET,
V. BARBEAUX,
L. REMACLE,
F. HUBIN.

Daarom moet het dragen van een veiligheidsgordel verplicht worden gemaakt voor alle voertuigen, zowel die voor personen- als voor goederenvervoer om zodoende de voorzieningen aan te vullen die de wetgevende en de uitvoerende macht reeds op andere gebieden getroffen hebben.

WETSVOORSTEL

Artikel 1.

Voor bestuurders en personen die de plaatsen vooraan naast hen innemen in personenwagens, auto's voor gemengd gebruik, bestelwagens en bedrijfsvoertuigen die op de wegen en autowegen van Staat en provincies rijden, is het dragen van een veiligheidsgordel verplicht met ingang van 1 januari 1975 voor voertuigen die voor het eerst in gebruik werden genomen vanaf 1 juni 1970.

Art.2.

Die verplichting geldt niet voor de bestuurders van personenwagens, bestelwagens en bedrijfsvoertuigen die rijden in een bebouwde kom. Het begrip « bebouwde kom » moet worden verstaan zoals hier is omschreven in artikel 2, 5°, van het reglement op het wegverkeer.

Art.3.

Van de verplichting om een veiligheidsgordel te dragen zijn ontslagen de kinderen wier gestalte klaarblijkelijk niet is aangepast aan het dragen van een veiligheidsgordel en de personen die een geneeskundige contra-indicatie kunnen invoeren en een geneeskundig getuigschrift in die zin kunnen voorleggen.

Art.4.

De Minister van Verkeerswezen, de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Landsverdediging zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van deze wet, zodra zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

27 juni 1974.