

- 1972 / 1 - 98 / 99

**Chambre des représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

9 FÉVRIER 1999

PROPOSITION DE LOI

**sanctionnant les conducteurs de
camions qui ne respectent pas les
intervalles entre les véhicules**

(Déposée par M. Hugo Van Dienderen
et Mme Martine Schüttringer)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le parc automobile belge, le nombre de camions (y compris les tracteurs) a augmenté, d'après les statistiques du secrétariat d'Etat à la sécurité routière, de 65% entre le 1er août 1985 et le 1er août 1997, ce qui représente près du double de l'augmentation du nombre des voitures (36%). La part du transport par route est passée de plus de 50% en 1979 à plus de 70% à l'heure actuelle, et ce, au détriment des chemins de fer, dont la part a diminué d'un tiers (de 27% à 18%). La part de la navigation intérieure s'est réduite de près de la moitié (de 18% à 11%). On s'attend, à politique inchangée, à une croissance encore plus forte du transport routier au détriment de ses concurrents.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1972 / 1 - 98 / 99

**Belgische Kamer
van volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

9 FEBRUARI 1999

WETSVOORSTEL

**tot strafbaarstelling
van vrachtwagenbestuurders wegens
het niet respecteren van de
afstand tussen de voertuigen**

(Ingediend door de heer Hugo Van Dienderen
en mevrouw Martine Schüttringer)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het Belgisch wagenpark is het aantal vrachtwagens (trekkers inbegrepen) tussen 1 augustus 1985 en 1 augustus 1997 volgens gegevens van het staatssecretariaat voor Verkeersveiligheid met 65 % toegenomen, bijna het dubbel van de toename van het aantal personenwagens (36 %). Het transport over de weg heeft zijn aandeel van ruim 50 % in 1979 tot ruim 70 % nu vergroot. Dat gebeurde ten nadele van het spoor, waarvan het aandeel met één derde daalde (van 27 tot 18 %). Het aandeel van de binnenvaart nam met bijna de helft af (van 18 tot 11 %). De prognoses bij een ongewijzigd beleid wijzen op een nog sterkere groei van het wegvervoer ten nadele van zijn concurrenten.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Sur les autoroutes et les routes régionales (toutes les routes numérotées), les poids lourds représentent, en journée, 10% du trafic total. Sur les autoroutes, ce trafic atteint en moyenne 14%, et, même 19% en semaine, soit trois ou quatre fois plus que sur les routes régionales où il représente 4,5%.

Les camions sont impliqués dans 6% du nombre total d'accidents (un sur dix-sept). Sur les autoroutes, où la vitesse est élevée, ils sont cependant impliqués, en semaine, dans 28% des accidents (environ un sur quatre, soit presque cinq fois plus). Si l'on ne prend en compte que les accidents graves, on constate qu'ils sont impliqués dans un tiers des accidents (34%), alors qu'ils représentent moins d'un cinquième (19%) des usagers. En moyenne, les camions ont trois fois plus d'accidents que les voitures. Statistiquement, les camions ont en effet un accident tous les trois ans, alors que cette périodicité est de onze ans pour les voitures.

Dans presque la moitié des accidents impliquant des camions (49,4%), il s'agit d'une collision par l'arrière. Un intervalle insuffisant entre les véhicules est la cause principale des emboutissements de l'arrière et pourrait être à l'origine d'environ 30% des accidents sur les autoroutes.

L'article 18.2. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière règle la distance à maintenir entre les véhicules: «En dehors des agglomérations, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.».

Mais les graves accidents routiers par emboutissage de l'arrière survenus ces derniers temps n'étaient généralement pas dus à deux camions qui ne respectaient pas suffisamment leurs distances, mais à des collisions entre des camions (avant) et des automobiles (arrière). C'est pourquoi il s'impose de modifier l'article 18 du Code de la route. Nous proposons de remplacer l'intervalle de 50 mètres que les véhicules doivent maintenir *entre eux* par un intervalle minimum *par rapport au véhicule qui précède*.

Tant les autorités fédérales que les autorités régionales réagissent au non-respect de la distance entre les véhicules. Par des marquages au sol et des panneaux, la Région wallonne et la Région flamande vont inciter les usagers de la route à respecter une distance de sécurité. De tels marquages peuvent s'avérer particulièrement utiles par temps de brouillard. Des marquages en forme de chevron sont utilisés sur les routes françaises.

Op autosnelwegen en gewestwegen (alle genummerde wegen) vertegenwoordigt het zwaar verkeer overdag 10 % van het totaal. Op autosnelwegen stijgt het tot gemiddeld 14 % en op weekdagen zelfs tot 19 %. Dat is drie of vier keer meer dan op de gewestwegen waar het 4,5 % bedraagt.

Vrachtwagens zijn betrokken bij 6 % van alle ongevallen (één op zeventien). Op de autosnelwegen, waar snel gereden wordt, zijn ze op weekdagen echter betrokken bij 28 % van de ongevallen (ruim één op vier of bijna vijf keer meer). Bij de ernstige ongevallen stijgt hun betrokkenheid tot één op drie (34 %), hoewel ze dus slechts minder dan een vijfde (19 %) van het totale verkeer vormen. Vrachtwagens zijn gemiddeld drie keer meer betrokken in ongevallen dan personenauto's. Een vrachtwagen is gemiddeld één keer per drie jaar betrokken bij een ongeval; een personenwagen één keer per elf jaar.

Bij bijna de helft van de ongevallen met vrachtwagens (49,4 %) gaat het om aanrijdingen langs achteren. Onvoldoende afstand houden is de voornaamste oorzaak van kop-staartbotsingen en blijkt in zowat 30 % van de ongevallen op autosnelwegen de mogelijke oorzaak.

Artikel 18.2. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer regelt de afstand tussen voertuigen : «Buiten de bebouwde kommen moeten de bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, onderling een afstand houden van ten minste 50 meter.».

Bij de zware kop-staartbotsingen van de jongste tijd ging het echter niet zozeer om twee vrachtwagens die onderling onvoldoende afstand hielden, maar om aanrijdingen tussen vrachtwagens (kop) en auto's (staart). Daarom moet artikel 18 van de wegcode gewijzigd worden. Wij stellen voor het voorschrift van de *onderlinge afstand* van 50 meter door het voorschrift van een verplichte minimale afstand *tot de voorligger* te vervangen.

Zowel de federale als de gewestelijke overheden reageren op het niet respecteren van de onderlinge afstand. Het Waalse en het Vlaamse Gewest gaan de weggebruikers met markeringen op het wegdek en tekstborden aansporen om een veilige afstand te eerbiedigen. Bij mist kunnen zo'n markeringen een belangrijk hulpmiddel zijn. Op de Franse wegen worden daarvoor visgraatmotieven gebruikt.

Le gouvernement fédéral lance un projet expérimental dans la province de Namur, sur l'autoroute E411. Le but est de contrôler la distance de sécurité de 50 mètres que doivent respecter les poids lourds entre eux. Le contrôle, d'abord préventif, prendra ensuite un caractère répressif.

Les auteurs de la présente proposition estiment que la prévention, la sensibilisation et le contrôle en matière de distance de sécurité sont une bonne chose. Toutefois, une intervention s'avère également nécessaire, étant donné que le non-respect de la distance de 50 mètres est une cause tellement importante d'accidents impliquant des poids lourds. Nous estimons qu'il est aberrant de considérer le non-respect de cette règle comme une infraction ordinaire, pour laquelle le ministère public propose une transaction qui, conformément à une circulaire des procureurs généraux, s'élève à 2.100 francs.

Il est incompréhensible qu'une cause aussi importante d'accidents mortels impliquant des poids lourds ne soit pas considérée comme une infraction grave. En effet, elle ne figure pas à l'article 1er de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière, alors qu'un cycliste qui circule sans éclairage dans l'obscurité commet une infraction grave aux termes de l'article 1er, 9° et que cette infraction donne lieu à une transaction atteignant au moins 5.600 francs.

L'adaptation de la disposition et l'alourdissement du taux de la peine prévus par la présente proposition visent à induire un changement de comportement chez les conducteurs de poids lourds. Pour atteindre ce but, et dont accroître la sécurité, il faut augmenter le risque d'être pris. Les auteurs de la présente proposition estiment que les autorités doivent intensifier les contrôles ayant pour objet le respect de la distance de 50 mètres et doter les services concernés d'une appareillage approprié pour l'exécution de ces contrôles.

De federale regering start een proefproject in de provincie Namen op de autosnelweg E411. Het doel is de veiligheidsafstand van 50 meter die vrachtwagens onderling moeten respecteren, te controleren. Eerst wordt preventief opgetreden, nadien repressief.

Preventie, sensibilisatie en controle in verband met de veiligheidsafstand zijn volgens de indieners van dit voorstel een goede zaak. Er is echter ook nood aan wetgevend werk, vermits het niet respecteren van de 50 meter afstand zo'n belangrijke oorzaak is van ongevallen met vrachtwagens. Het gaat volgens ons niet op dat het niet respecteren van de regel een gewone overtreding is. Daarvoor stelt het openbaar ministerie een minnelijke schikking voor die volgens een omzendbrief van de procureurs-generaal 2.100 frank bedraagt.

Het is onbegrijpelijk dat zo'n belangrijke oorzaak van dodelijke ongevallen met vrachtwagens geen zware overtreding is. Ze komt inderdaad niet voor in artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Intussen begaat een fietser die bij duisternis zonder licht rijdt, luidens artikel 1, 9°, wél een zware overtreding. Daarvoor bedraagt de minnelijke schikking minstens 5.600 frank.

Door de aanpassing van het voorschrift en de verzwaring van de strafmaat beoogt dit voorstel een gedragsverandering bij de bestuurders van vrachtwagens. Om dit doel en dus meer veiligheid te bereiken moet ook de pakkans groter worden. De bevoegde overheid moet volgens de indieners van dit voorstel voorzien in meer controles op het respecteren van de 50 meter afstand en in geschikte apparatuur om de controles uit te voeren.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 18, point 18.² de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, les mots «entre eux» sont remplacés par les mots «par rapport au véhicule qui précède».

Art. 3

L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 25 novembre 1980 et 8 avril 1981, est complété comme suit :

«15° Ne pas avoir respecté, en tant que conducteur d'un véhicule ou train de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, l'intervalle entre les véhicules (article 18.1., 2.).».

27 octobre 1997

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 18, punt 18.2., van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, wordt het woord «onderling» vervangen door de woorden «tot de voorligger».

Art. 3

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 november 1980 en 8 april 1981, wordt aangevuld als volgt:

«15° als bestuurder van een voertuig of sleep met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, de afstand tussen de voertuigen niet in acht genomen hebben (artikel 18.1., 2.).».

27 oktober 1997

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER