

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1993-1994

3 FEVRIER 1994

Proposition de loi tendant à réduire le nombre des accidents et des victimes de la route pendant le week-end**(Déposée par M. Matthijs et consorts)**

DEVELOPPEMENTS

Introduction

Les journaux parlés du dimanche matin et les quotidiens du lundi font état, presque chaque semaine, d'un nombre plus ou moins élevé de décès, surtout de jeunes, survenus dans le cadre ou à la suite d'accidents de la circulation.

Le bilan du week-end du 9 octobre 1993 fut dramatique. Il n'y eut pas moins de 29 jeunes tués sur les routes, et 23 blessés graves.

Quand on songe à tous les efforts que les médecins et les chirurgiens déploient pour sauver la vie d'un malade, le caractère insoutenable de cette hécatombe « absurde » devient encore plus évident.

Il est vrai que la circulation est très dangereuse en Belgique. Au sein de l'U.E., nous sommes le pays qui atteint le taux le plus élevé de morts et de blessés de la route. C'est toujours le week-end que les chiffres sont le plus négatifs. Les accidents mortels, qui génèrent tant de souffrances, sont presque toujours dus à l'excès de vitesse, à la consommation d'alcool ou de drogue, ou à la combinaison de divers facteurs. Dans

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1993-1994

3 FEBRUARI 1994

Voorstel van wet strekkende om het aantal weekendongevallen en -slachtoffers te verminderen**(Ingediend door de heer Matthijs c.s.)**

TOELICHTING

Inleiding

Bijna elke zondagmorgen en bijna iedere maandagkrant confronteren de bevolking met een min of meer groot aantal, vooral jonge, mensen die in het verkeer hun leven hebben verloren.

Het weekend van 9 oktober 1993 vormde een dramatisch dieptepunt met niet minder dan 29 jongeren die in het verkeer omkwamen; bovendien vielen nog eens 23 ernstig zwaargewonden te betreuren.

Als wij hierbij denken aan de inspanningen van geneesheren en chirurgen om het leven van een zieke mens te redden, dan komt deze zinloze veldslag nog schrijnender over.

Het verkeer in België is inderdaad zeer gevaarvol. In E.U.-verband noteert België het grootste aantal verkeersdoden en -gewonden per inwoner. Het weekend vertoont telkenmale pieken. Bijna steeds is de oorzaak van de dodelijke ongevallen, die zoveel menselijk leed veroorzaken, overdreven snelheid, alcohol- of drugmisbruik, of een combinatie van diverse factoren. Vaak is de hoofdoorzaak overdre-

bien des cas, les accidents résultent principalement d'excès de vitesse commis par de jeunes conducteurs de voitures ayant à leur bord de nombreux autres jeunes, et se soldent par un grand nombre de morts ou de blessés graves.

Bien que les jeunes ne constituent qu'un peu plus de 10 p.c. de notre population, ils représentent plus de 30 p.c. du nombre des victimes de la route. Cette triste situation n'est cependant pas nécessairement irréversible. Si, en 1990, alors que le parc automobile belge comptait 2 000 000 de véhicules, l'on a enregistré 3 000 morts sur nos routes, l'on n'en compte plus que 2 000 maintenant, bien que le nombre de véhicules ait doublé depuis.

D'autres facteurs, comme l'amélioration de la sécurité passive des véhicules, l'intervention rapide et appropriée du service 100 et des médecins ainsi qu'un meilleur apprentissage de la conduite, ont assurément joué un rôle à cet égard. Il est évident que l'on peut modifier une situation qui est source d'insécurité en prenant des mesures.

Dans la nuit du samedi au dimanche, des milliers de parents ne dorment pas ou dorment mal jusqu'au moment où ils entendent la porte de leur habitation s'ouvrir. Dans 42 p.c. des accidents de la circulation qui surviennent la nuit, le conducteur a entre 18 et 24 ans. Bien des jeunes meurent dans des collisions contre un mur, un poteau électrique ou un arbre, qui surviennent parce que le conducteur a perdu le contrôle de son véhicule.

L'inquiétude des parents est grande, même si leur fils ou leur fille ne conduit pas. C'est normal, puisque la moitié des personnes transportées à bord de voitures le sont par des jeunes de 18 à 24 ans.

Il ressort à suffisance d'expériences réalisées au moyen de simulateurs, que les jeunes conducteurs manquent d'habileté et que la consommation d'alcool a des effets très négatifs sur le degré de perception et sur la capacité d'agir en cours de conduite.

En raison de la combinaison de facteurs comme la détérioration de notre réseau routier, la complexité de nombreux carrefours, la sinuosité de certaines routes secondaires qui sont mal éclairées la nuit, l'habitude de construire en bordure de route et la complexité de certaines situations, plus de 500 jeunes gens perdent la vie chaque année dans des accidents du week-end. Dans les autres pays, ce chiffre est nettement moins élevé; aux Pays-Bas, par exemple, il est de 50.

On a déjà fait de nombreuses propositions pour remédier à la situation, comme:

a) celle de prolonger la période de stage après la formation dispensée par l'école de conduite;

ven snelheid met wagens, waarin naast de jonge bestuurder, tal van andere jongeren de dood vinden of zwaar gewond worden bij een ongeval.

Alhoewel de jongeren slechts iets meer dan 10 pct. van onze bevolking vormen, beslaan zij in de statistieken meer dan 30 pct. van de verkeersslachtoffers. Deze trieste situatie mag echter niet onomkeerbaar blijven. In 1970 bestond het wagenpark in België uit 2 miljoen voertuigen en vielen er 3 000 verkeersdoden; dit aantal verkeersdoden is nu gedaald tot 2 000, terwijl het aantal wagens ondertussen verdubbeld is.

Andere factoren zoals bijvoorbeeld de verbetering van de passieve veiligheid van de wagens, de snelle en accurate tussenkomsten van de diensten 100 en medici, de verbeterde rij-opleiding spelen hierbij zeker een rol. Een feit is dat een onveilige situatie kan gewijzigd worden als er maatregelen genomen worden.

Duizenden ouders slapen op zaterdagnacht slecht of niet, totdat zij de voordeur van hun woning horen openen! In die nachtelijke uren zit in 42 pct. van de ongevallen iemand aan het stuur tussen de 18 en de 24 jaar. Dikwijls eindigen jonge mensenlevens bij botsingen tegen een muur, een elektriciteitspaal, een boom, wegens het verlies van de controle over het stuur.

Ook wanneer zoon of dochter niet achter het stuur van de wagen zit, is de ongerustheid bij de ouders groot; terecht! De helft van de passagiers immers zit in een wagen, die bestuurd wordt door een jongere tussen de 18 en de 24 jaar.

Ten overvloede is door experimenten in verkeerssimulatoren vastgesteld dat jonge bestuurders minder vaardigheden bezitten en dat alcoholconsumptie de perceptie en de actie tijdens het rijden sterk negatief beïnvloeden.

De combinatie van de staat van het wegennet, vele ingewikkelde kruispunten, complexe situaties, bochtige secundaire wegen, die 's nachts vaak onvolgende verlicht zijn en de lintbebouwing, vormen evenveel factoren die per jaar meer dan 500 jonge mensen in de weekendongevallen het leven kosten. In andere landen zijn die cijfers veel lager: in Nederland bedraagt dit cijfer 50.

Reeds talrijke voorstellen werden gedaan:

a) de stageperiode na de rijsoopleiding verlen-
gen;

b) celle d'intensifier les campagnes de sécurité routière, qu'il conviendrait d'organiser également dans le cadre scolaire et, en particulier, dans l'enseignement secondaire. Il faut apprendre aux jeunes et à l'ensemble de la population à faire preuve d'une grande discipline dans la circulation.

A cet égard, on peut penser, par exemple:

- à l'utilisation des clignoteurs;
- au respect du feu orange;
- au respect des lignes continues;
- au respect des limitations de vitesse dans les centres.

Bref, il faut humaniser la circulation. Le citoyen qui participe à la circulation doit engager toute son attention et doit assumer une responsabilité personnelle à l'égard non seulement des personnes qu'il transporte, mais aussi des autres usagers; il faut encourager le respect des autres et la collaboration avec eux et, surtout, avec les usagers vulnérables. La question de la sécurité routière est complexe, mais tous les spécialistes s'accordent à dire que les grandes vitesses et la consommation d'alcool sont des facteurs d'insécurité importants et qu'il faut réprimer les excès en la matière.

C'est surtout dans la partie flamande du pays qu'il y a des problèmes dans ce domaine.

Ils ont déjà été évoqués sommairement en séance publique du Sénat. Les recommandations qui y ont été faites vont dans le sens d'une intensification des contrôles dans les zones sensibles aux abords des dancings et d'un contrôle plus strict concernant la consommation de drogue et d'alcool.

Un sénateur a préconisé d'alourdir les sanctions. A l'étranger, les chauffeurs sont beaucoup plus disciplinés, parce que l'on y pratique une politique répressive plus effective. Il faut faire de même chez nous pour réduire radicalement le nombre de morts et de blessés de la route.

D'autres sénateurs ont proposé de limiter la vitesse, non seulement des camions, mais de toutes les voitures, et d'alourdir considérablement les sanctions applicables en cas d'excès de vitesse. En séance publique, le ministre des Communications a fourni la réponse suivante: «Il est possible d'envisager de nouveaux remèdes pour renforcer la sécurité routière, mais il ne faut pas oublier qu'elle s'améliore depuis vingt ans. Les accidents du week-end restent, eux, constants et représentent quelque 42 ou 43 p.c. des accidents mortels ou très graves» (*Compte rendu analytique* du 9 décembre 1993).

En ce qui concerne les accidents du week-end, le ministre a demandé un renforcement des contrôles

b) intense verkeersopvoedingscampagnes; deze zouden ook op school, en vooral in het middelbaar onderwijs moeten plaatsvinden: de jongeren en heel de bevolking moet meer verkeersdiscipline bijgebracht worden.

Hierbij kan gedacht worden aan:

- het gebruik van knipperlichten;
- het respecteren van oranje stoplichten;
- volle lijnen;
- snelheidsbeperkingen in de centra.

Kortom, er moet naar een meer menselijk verkeer gestreefd worden; deelnemen aan het verkeer vraagt van iedere burger een maximale inzet en een persoonlijke verantwoordelijkheid jegens zijn medepassagiers maar ook jegens andere personen in dit verkeer: respect voor de anderen en samenwerking met de anderen, vooral met de zwakke weggebruikers verdient aanbeveling. De verkeersveiligheid is een complexe zaak, maar alle specialisten beamen dat snelheid en ook alcohol belangrijke determinanten van onveiligheid zijn, waarvan de uitwassen moeten beteugeld worden.

Deze problematiek rijst vooral in het Vlaamse landsgedeelte.

In openbare vergadering van de Senaat werd het probleem reeds summier behandeld: de aanbevelingen duiden op meer intense controle in de probleemgebieden rond dancings en op verhoogde drug- en alcoholcontroles.

Een lid van de Senaat stond een strenger sanctiebeleid voor; in het buitenland gedragen de chauffeurs zich heel wat gedisciplineerder, omdat daar een effectiever sanctiebeleid heerst. Dit is ook bij ons vereist om het aantal verkeersdoden en -gewonden drastisch te verlagen.

Andere senatoren stelden een snelheidsbeperking voor voor alle personenwagens en niet enkel voor vrachtwagens, evenals een drastische verhoging van de sancties bij overdreven snelheid. De Minister van Verkeerswezen antwoordde in plenaire vergadering: «Het is mogelijk nieuwe middelen voor een grotere verkeersveiligheid te overwegen. Maar wij mogen niet vergeten dat die verkeersveiligheid sedert twintig jaar aan het verbeteren is. De ongevallen tijdens het weekeinde blijven echter constant en vertegenwoordigen ongeveer 42 pct. of 43 pct. van de dodelijke en zeer ernstige ongevallen» (*Beknopt Verslag* van 9 december 1993).

Wat de weekendongevallen betreft, heeft de minister opdracht gegeven de controles te versterken in de

aux abords des endroits où l'on consomme beaucoup d'alcool. Il a également engagé une réflexion sur les possibilités :

- d'enseigner la sécurité routière dans le secondaire;
- de limiter la puissance des véhicules en fonction de leur poids;
- de limiter le nombre des passagers aux moments dangereux;
- de sensibiliser l'environnement social des jeunes et de faire appel au sens des responsabilités des parents, du secteur horeca et des responsables des discothèques.

Il ressort des enquêtes :

1. que 65 p.c. des jeunes adapteraient leur manière de conduire si l'on instaurait le permis à points;
2. que 80 p.c. des jeunes adapteraient leurs habitudes de consommation de boisson si la gendarmerie effectuait des contrôles chaque semaine aux abords des discothèques.

Le rapport annuel 1992 de l'I.N.S. « Statistique des accidents de la circulation sur la voie publique avec tués ou blessés » nous apprend ce qui suit :

Répartition des accidents par Région

Il apparaît qu'il y a environ 2,2 fois plus d'accidents avec issue fatale et/ou blessés en Flandre qu'en Wallonie :

1. Région flamande: 64,9 p.c.;
2. Région wallonne: 29,1 p.c.;
3. Région bruxelloise: 6,0 p.c.

Répartition des accidents d'après le type d'usagers de la route

On peut distinguer trois groupes à risques :

1. Les conducteurs de voitures (52,6 p.c.);
2. Les cyclomotoristes et les cyclistes (12,5 p.c. + 12,9 p.c. = 25,4 p.c.);
3. Les piétons (11,8 p.c.).

Répartition d'après la classe d'âge

1. Ensemble des usagers de la route

La plupart des accidents concernent la classe d'âge comprise entre 15 et 39 ans. Mais on note des chiffres particulièrement élevés en ce qui concerne le groupe des jeunes âgés de 20 à 24 ans.

nabijheid van plaatsen waar veel alcohol wordt verbruikt. Andere maatregelen die de Minister van Verkeerswezen ter overweging stelt zijn :

- voorlichting inzake verkeersveiligheid in het middelbaar onderwijs;
- beperking van het vermogen van het voertuig naargelang van het gewicht;
- beperking van het aantal passagiers op gevaarlijke momenten;
- de sociale omgeving van de jongeren sensibiliseren en een beroep doen op de verantwoordelijkheidszin van de ouders, de horecasector en de verantwoordelijken van de discotheken.

Uit de enquêtes blijkt dat :

1. 65 pct. van de jongeren hun rijgedrag zouden aanpassen, als het rijbewijs met strafpunten zou worden ingevoerd;
2. 80 pct. van de jongeren hun drinkgewoontes zouden aanpassen als er iedere week aan de dancings door de Rijkswacht controles zouden worden uitgevoerd.

Uit het jaarverslag 1992 van het N.I.S. : « Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg met doden en/of gewonden » leert men het volgende :

Indeling van de ongevallen per Gewest

Het blijkt dat er in Vlaanderen 2,2 maal meer ongevallen gebeuren met dodelijke afloop en/of gewonden dan in Wallonië :

1. Vlaams Gewest: 64,9 pct.;
2. Waals Gewest: 29,1 pct.;
3. Brussels Gewest: 6,0 pct.

Indeling van de ongevallen volgens de aard van de weggebruiker

Men kan drie risicogroepen onderscheiden :

1. de bestuurders van personenwagens (52,6 pct.);
2. de bromfietzers en fietsers (12,5 pct. + 12,9 pct. = 25,4 pct.);
3. de voetgangers (11,8 pct.).

Indeling volgens de leeftijdsklasse

1. De gewone weggebruikers

De meeste ongevallen gebeuren in de leeftijdsklasse tussen 15 en 39 jaar. Maar een duidelijke piek is zichtbaar bij de groep van 20 tot 24 jaar.

2. Les conducteurs de voitures

Dans cette catégorie, l'on note à nouveau les chiffres les plus élevés en ce qui concerne les classes d'âge comprises entre 20 et 24 ans, d'une part, et 25 et 39 ans, d'autre part. C'est à nouveau en ce qui concerne le groupe des jeunes de 20 à 24 ans que l'on note les chiffres maximums.

3. Les motocyclistes

Parmi les motocyclistes, ce sont également les jeunes de 20 à 39 ans qui courent les plus grands risques. Les chiffres les plus élevés concernent la catégorie des jeunes de 20 à 24 ans et celle des jeunes de 25 à 29 ans.

4. Les cyclistes

Il apparaît très clairement qu'il y a deux autres catégories d'usagers vulnérables, à savoir celle des jeunes de 10 à 19 ans et celle des personnes de plus de 75 ans. Les chiffres d'accidents concernant les autres classes d'âge varient peu.

5. Les piétons

Pour ce qui est des piétons, les personnes à risques sont les enfants de 5 à 9 ans, suivis, d'abord des personnes âgées de plus de 75 ans, puis des enfants de 10 à 19 ans.

On peut déduire de ce qui précède que ce sont les jeunes de 20 à 29 ans qui courent le plus de risques d'être les victimes d'accidents de la circulation impliquant des voitures et d'autres véhicules automoteurs. Parmi les piétons et les cyclistes, on distingue très nettement un autre groupe à risques, à savoir celui des très jeunes usagers (de 5 à 19 ans) et les personnes âgées (de 75 ans et plus).

Nombre d'accidents et de victimes par jour de la semaine et suivant l'heure

1. Par jour: le tableau montre que le nombre d'accidents avec tués (1), personnes mortellement blessées (2) et blessés graves (3) ne varie guère d'un jour ouvrable à l'autre de la semaine. Ce nombre augmente, toutefois, sensiblement durant le week-end, en ce qui concerne la première catégorie et la dernière. En ce qui concerne le nombre de victimes, l'on peut faire à peu près le même constat.

2. Suivant l'heure:

— le nombre d'accidents avec tués augmente sensiblement de 16 à 24 heures. On enregistre également plus d'accidents ayant une issue fatale entre 2 heures et 4 heures;

— le nombre d'accidents avec blessés graves augmente aussi sensiblement de 6 à 22 heures et de 0 à 4 heures;

2. De bestuurders van personenwagens

In deze categorie scoort de groep van 20 tot 24 jaar en van 25 tot 39 jaar opnieuw het hoogst. Terug ziet men een piek bij de groep van 20 tot 24 jaar.

3. De motorrijders

In deze categorie zijn het opnieuw de 20- tot 39-jarigen die het grootste risico lopen. Hier zijn 2 pieken zichtbaar, namelijk bij de groep van 20 tot 24 jaar en de groep van 25 tot 29 jaar.

4. De fietsers

Men kan duidelijk afleiden dat er zich een andere groep kwetsbaar opstelt, namelijk de 10- tot 19-jarigen en de groep ouder dan 75 jaar. Bij de overige leeftijdsgroepen is het aantal ongevallen ongeveer gelijk.

5. De voetgangers

Onder de voetgangers behoren de 5- tot 9-jarigen en de groep ouder dan 75 jaar tot de risicopersonen. Daarna volgt de groep van de 10- tot 19-jarigen.

Uit hetgeen voorafgaat kan afgeleid worden dat het vooral de jongeren tussen 20 en 29 jaar zijn, die het meeste risico lopen bij ongevallen met personenwagens en andere motorvoertuigen. Onder de voetgangers en de fietsers ziet men duidelijk een andere risicogroep, namelijk de heel jonge weggebruikers (5-19 jaar) en de bejaarden (75 jaar en ouder).

Aantal ongevallen en aantal slachtoffers in de verschillende dagen van de week en per uur

1. Per dag: Uit de tabel kan men afleiden dat zowel het aantal ongevallen met doden (1), als dodelijk gewonden (2), als ernstig gewonden (3), min of meer gelijklopend is gedurende de gewone werkweek. In het weekend echter stijgt dit aantal gevoelig bij de eerste en de laatste groep. Wat het aantal slachtoffers betreft, kan min of meer hetzelfde gezegd worden.

2. Per uur:

— het aantal ongevallen met doden: dit aantal stijgt gevoelig vanaf 16 tot 24 uur. Ook tussen 2 en 4 uur doen er zich meer ongevallen met dodelijke afloop voor;

— het aantal ongevallen met ernstig gewonden: dit aantal stijgt eveneens gevoelig vanaf 16 tot 22 uur en vanaf 0 tot 4 uur;

— on peut dire pratiquement la même chose en ce qui concerne le nombre des victimes.

Nombre total de conducteurs et de victimes par classe d'âge et par sexe

L'examen a porté sur 16 classes d'âge. On trouve le plus grand nombre de victimes dans les classes d'âge suivantes :

1. de 20 à 24 ans;
2. de 15 à 19 ans;
3. de 25 à 29 ans;
4. de 30 à 34 ans;
5. de 35 à 39 ans;
6. de 75 ans et plus.

Il est à noter que l'on déplore davantage de victimes de sexe masculin que de sexe féminin.

Nombre de conducteurs de voitures et nombre de victimes parmi eux

1. tués: le groupe à risques le plus important est celui des jeunes de 20 à 24 ans; il est suivi par le groupe des jeunes de 25 à 29 ans et par le groupe de ceux de 30 à 34 ans.

2. mortellement blessés: la même conclusion s'impose. Viennent s'y ajouter le groupe des personnes de 45 à 49 ans et celui des personnes âgées de 70 à 74 ans.

3. blessés graves: ce sont les mêmes groupes qui courent des risques.

On peut en conclure que, parmi les conducteurs de voitures, ce sont les jeunes (de 20 à 29 ans) qui sont le plus souvent pris dans des accidents. Dans toutes ces catégories, on note un plus grand nombre de victimes de sexe masculin que de sexe féminin.

Conclusion

L'insécurité routière est un problème de société; il appartient, dès lors, aux autorités de prendre les mesures qui s'imposent. Outre l'organisation d'une éducation à la circulation et des campagnes de sécurité routière, visant à modifier l'idée que les usagers se font de la circulation et, finalement, à induire un changement de comportement, il faut prévoir des mesures plus répressives. D'où la proposition de limiter la vitesse à 70 km à l'heure, entre 0 heure et 8 heures du matin pendant les week-ends, sur les routes secondaires, c'est-à-dire sur toutes les routes à l'exception des autoroutes, des voies express et des voies à quatre bandes séparées par un terre-plein central. Cette limitation ne dispenserait pas de respecter les limites de vitesse inférieures là où elles sont

— van het aantal slachtoffers kan ongeveer hetzelfde gezegd worden.

Totaal aantal bestuurders en slachtoffers volgens de leeftijdsklasse en geslacht

Er werden 16 leeftijdscategorieën bestudeerd. In de volgende leeftijdscategorieën vielen de meeste slachtoffers:

1. 20-24 jarigen;
2. 15-19 jarigen;
3. 25-29 jarigen;
4. 30-34 jarigen;
5. 35-39 jarigen;
6. 75 jaar en ouder.

Er zij genoteerd dat er meer mannelijke slachtoffers dan vrouwelijke te betreuren vielen.

Aantal bestuurders van personenwagens en slachtoffers onder hen

1. met doden: de grootste risicogroep zijn de jongeren tussen 20 en 24 jaar. Dan volgen de groepen van 25-29 jaar en 30-34 jaar.

2. met dodelijk gewonden: hier kan men hetzelfde afleiden. Bijkomende risicogroepen zijn de 45 tot 49-jarigen en de 70 tot 74-jarigen.

3. met ernstig gewonden: het zijn terug dezelfde groepen die risico's lopen.

Men kan besluiten dat onder de bestuurders van personenwagens er zich het meeste ongevallen voordoen bij jongeren (tussen 20-29 jaar). Bij al deze categorieën noteert men meer mannelijke dan vrouwelijke slachtoffers.

Besluit

Verkeersonveiligheid is een maatschappelijk probleem; derhalve moet het beleid de nodige maatregelen nemen. Naast verkeersopvoeding en -campagnes, die moeten aanzetten tot een andere visie op het verkeer en uiteindelijk moeten leiden tot een gedragsverandering, is er ook een strengere repressieve aanpak nodig. Vandaar het voorstel om de snelheid op de secundaire wegen, t.t.z. op alle wegen uitgezonderd autosnelwegen, expreswegen en vierkswegen gescheiden door een middenberm, in het weekend tussen 00.00 uur en 08.00 uur 's morgens te beperken tot 70 km per uur. Die beperking neemt niet weg dat op plaatsen waar een lagere snelheid geldt deze ook dient gerespecteerd te worden. Het voorstel zou de vrijdagnacht, de zaterdagnacht en de nacht

prévues. Elle serait appliquée dans la nuit du vendredi au samedi, dans la nuit du samedi au dimanche et dans la nuit du jour qui précède un jour férié légal à ce jour-là. L'on propose aussi de sanctionner sévèrement les infractions. Un dépassement de 10 p.c. de la limite maximale de 70 km/heure autorisée sur les routes secondaires entraînerait le retrait immédiat du permis de conduire, par le parquet. Un dépassement supérieur à plus de 10 p.c. ou à plus de 20 p.c. de cette vitesse autorisée entraînerait le retrait obligatoire du permis de conduire par le juge pour une période de 1 ou de 3 mois.

Les amendes sanctionnant ces infractions seraient portées au double.

Le supplément de recettes résultant de ce doublement des amendes pourrait être consacré au financement d'un renforcement des contrôles que la police et la gendarmerie exercent tout au long des week-ends.

Commentaire des articles

Article premier

Les peines prévues à l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière sont doublées lorsque l'infraction grave vient du non-respect d'une limitation de vitesse un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, entre zéro heure et huit heures.

Les peines portées à l'article 29 (emprisonnement de huit jours à un mois et amende de 50 francs à 500 francs, ou une de ces peines seulement) sont doublées.

Article 2

En cas de dépassement de 10 p.c. de la vitesse maximum de 70 km/heure, un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, entre zéro heure et huit heures, le juge est tenu de prononcer une suspension du permis de conduire d'une durée d'un mois; cette durée minimale est de trois mois en cas de dépassement de 20 p.c.

Article 3

Le permis de conduire est retiré immédiatement en cas de vitesse supérieure à 70 km/heure, de consommation d'alcool (plus de 0,8 pour mille) ou de consommation de drogue, un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, entre 0 heure et 8 heures.

waarmee een wettelijke feestdag begint, omvatten. Voorgesteld wordt om overtredingen streng te bestraffen. Een overschrijding van de maximum toegelaten snelheid, op secundaire wegennetten, van 70 km per uur met 10 pct., zou een automatische intrekking van het rijbewijs door het parket meebrengen. Een overschrijding van deze maximumsnelheid zou leiden tot een verplichte intrekking van het rijbewijs door de rechter voor een periode van 1 tot 3 maanden, naargelang de overschrijding meer dan 10 pct. of meer dan 20 pct. bedraagt.

De boetes verdubbelen voor die snelheidsovertredingen.

De hogere inkomsten als gevolg van de verdubbeling van de boetes kunnen dan ook aangewend worden om het versterkt toezicht van politie en rijkswacht tijdens het weekend te helpen financieren.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

De straffen bepaald bij artikel 29 van de wegverkeerswetten worden verdubbeld ingeval de zware overtreding de niet-naleving van een snelheidsbeperking betreft op zaterdag, zondag of op een wettelijke feestdag tussen nul uur en acht uur.

De in artikel 29 gestelde straffen (gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en een geldboete van 50 frank tot 500 frank of één van die straffen alleen) worden verdubbeld.

Artikel 2

Bij overschrijding met 10 pct. van de maximumsnelheid van 70 km/u op zaterdag, zondag of op een wettelijke feestdag tussen nul en acht uur, dient de rechter een rijverbod van minimum één maand op te leggen en van minimum drie maanden bij een overschrijding met 20 pct.

Artikel 3

Het rijbewijs wordt onmiddellijk ingetrokken ingeval de snelheid groter is dan 70 km/u of alcoholgebruik (meer dan 0,8 pro mille) of druggebruik vastgesteld wordt op zaterdag, zondag en op wettelijke feestdagen tussen nul uur en acht uur.

Article 4

Les samedis, dimanches et jours fériés légaux, entre zéro heure et huit heures, la vitesse maximale autorisée sur toutes les routes secondaires est fixée à 70 km/heure.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article premier

L'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, est complété par un sixième alinéa rédigé comme suit:

« Les peines sont doublées si l'infraction grave concerne une limitation de vitesse et qu'elle a été commise un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, entre zéro heure et huit heures du matin. »

Art. 2

L'article 38 des mêmes lois est complété par un § 4 rédigé comme suit:

§ 4. En application de la limitation de vitesse imposée par l'article 61*bis*, le juge est tenu de prononcer la déchéance pour une durée minimum d'un mois, en cas de dépassement de 10 p.c. de la limitation de vitesse précitée, et pour une durée minimum de trois mois, en cas de dépassement de 20 p.c. de celle-ci. »

Art. 3

L'article 55 des mêmes lois est complété par un cinquième alinéa rédigé comme suit:

« Le permis de conduire est retiré immédiatement si l'infraction grave concerne une limitation de vitesse ou si elle est réprimée par l'article 34, 1^o, ou par l'article 35, et si elle a été commise un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, entre zéro heure et huit heures du matin. »

Artikel 4

Op alle secundaire wegen is op zaterdag, op zondag en op wettelijke feestdagen tussen nul uur en acht uur de maximumsnelheid 70 km/u.

Erik MATTHIJS.

*
* *

VOORSTEL VAN WET

Artikel 1

Artikel 29 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt aangevuld met een zesde lid, luidende:

« De straffen worden verdubbeld ingeval de zware overtreding een snelheidsbeperking betreft en begaan is op zaterdag, zondag of een wettelijke feestdag tussen nul en acht uur in de ochtend. »

Art. 2

Artikel 38 van dezelfde wetten wordt aangevuld met een § 4 luidende:

« § 4. Bij toepassing van de bij artikel 61*bis* opgelegde snelheidsbeperking moet de rechter het verval uitspreken voor een minimumduur van een maand bij overschrijding met tien procent en voor een minimumduur van drie maand bij overschrijding met twintig procent van de voormelde snelheidsbeperking. »

Art. 3

Artikel 55 van dezelfde wetten wordt aangevuld met een vijfde lid luidende:

« Het rijbewijs wordt onmiddellijk ingetrokken ingeval de zware overtreding een snelheidsbeperking betreft of een overtreding beteugeld door artikel 34, 1^o, of artikel 35 en is begaan op zaterdag, zondag of een wettelijke feestdag tussen nul en acht uur in de ochtend. »

Art. 4

Dans le titre IV des mêmes lois, il est inséré un chapitre X comportant un article 61*bis* rédigé comme suit :

« Chapitre X: Disposition particulière

Article 61bis. — Sans préjudice des dispositions plus rigoureuses de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, la vitesse des véhicules est limitée à 70 km à l'heure sur toutes les routes, à l'exception des autoroutes et des voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation — pour autant que les sens de circulation sont séparés autrement que par des marques routières —, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, entre zéro heure et huit heures du matin. »

Art. 4

In titel IV van dezelfde wetten wordt een hoofdstuk X ingevoegd dat een artikel 61*bis* bevat luidende als volgt :

« Hoofdstuk X: Bijzondere bepaling

Artikel 61bis. — Onverminderd de strengere bepalingen opgelegd door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wordt op alle wegen, uitgezonderd autosnelwegen en openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting — voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn — op zaterdag, zondag of een wettelijke feestdag tussen nul en acht uur in de ochtend, de snelheid van motorvoertuigen beperkt tot 70 kilometer per uur. »

Erik MATTHIJS.
Georges CARDOEN.
Manu DESUTTER.
Leonard QUINTELIER.