

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1974-1975**

4 DECEMBER 1974.

Voorstel van wet tot verbetering van het rijgedrag en de ontwikkeling van de « verkeerszin » van bepaalde leeftijdscategorieën van bestuurders, die een gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid.

(Ingediend door de heer Février.)

TOELICHTING

U weet allen dat de verkeersonveiligheid een van de ernstigste kwalen van onze tijd is. Deze kwaal ontziet geen enkele stand, geen enkele leeftijd: iedereen komt dagelijks op de openbare weg en loopt gevaar. De statistieken zijn in dit opzicht zeer leerzaam. Hoewel ze meer en meer worden verspreid, blijken ze de openbare mening maar weinig te storen. De meeste Belgische autobestuurders geven inderdaad een eigen interpretatie aan de wegcode.

In ons land alleen zouden de financiële verliezen, veroorzaakt door verkeersongevallen, jaarlijks 40 miljard bedragen. Maar het is nog veel erger dat in ons land jaarlijks 3.000 mensen het leven op de weg verliezen en dat tienduizenden zeer ernstig in hun lichamelijke integriteit worden aangetast.

Wie kan het moreel lijden meten dat daaruit voortvloeit? (Stippen we even aan dat bij kinderen van 1 tot 15 jaar het verkeersongeval doodsoorzaak nr. 1 is. Meer dan 20 pct. van de sterfgevallen bij kinderen zijn namelijk te wijten aan een verkeersongeval.)

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1974-1975**

4 DECEMBRE 1974.

Proposition de loi portant des mesures tendant à l'amélioration du comportement et au développement du « sens de la route » des conducteurs, appartenant à certaines catégories d'âge, qui compromettent la sécurité routière.

(Déposée par M. Février.)

DEVELOPPEMENTS

Nul n'ignore que l'insécurité sur les routes est l'un des maux les plus graves de notre temps. Ce fléau n'épargne ni condition sociale ni âge: chacun utilise quotidiennement la voie publique, où il se trouve en danger. Les statistiques sont très éloquentes à cet égard. Mais malgré leur diffusion de plus en plus large, elles ne semblent guère émouvoir l'opinion publique. En effet, la plupart des Belges conducteurs d'automobile interprètent le code de la route d'une façon toute personnelle.

Rien que dans notre pays, les pertes financières dues aux accidents de la circulation s'élèveraient à 40 milliards par an. Mais il y a bien plus grave encore, à savoir que, chaque année, en Belgique, 3.000 personnes perdent la vie sur la route et des dizaines de milliers sont très sérieusement atteintes dans leur intégrité physique.

Qui peut mesurer la souffrance morale qui en résulte? (Notons en passant que, pour les enfants de 1 à 15 ans, les accidents de la route constituent la principale cause de décès, car plus de 20 p.c. des décès d'enfants sont dus à un accident de la circulation.)

Sinds enkele jaren werden de middelen die worden aangewend ter voorkoming van onveiligheid in het wegverkeer in aanzienlijke mate verhoogd. De weldoende invloed van de grote opvoedende campagnes van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid en Via Secura is onmiskenbaar: toch is het moeilijk hun werkelijke doeltreffendheid met zekerheid te bepalen. De menselijke factor kan echter moeilijk beheerst worden en om de bestuurder te bereiken zou men concrete toestanden moeten illustreren. Hier zou men maximaal gebruik moeten kunnen maken van de audio-visuele techniek die de opvoeding minder schools en uiteindelijk meer vormend maakt.

Uit een Zwitserse studie is gebleken dat de televisie voor propaganda de grootste invloed heeft.

Het dient gezegd dat chauffeurs wel de voornaamste voorschriften van het verkeersreglement kennen, maar er zich niet aan houden.

Het volstaat niet te stellen dat de verkeersveiligheid uiteraard moet worden gezien en beoordeeld in functie van de staat van de wegen en van de voertuigen, enerzijds, en van de verkeersvoorschriften en betreffende sancties anderzijds.

Ten slotte is er het probleem van de mens zelf, van zijn gedragingen op de openbare weg, van zijn eerbied voor zijn leven en voor dat van de medemens, kortom van zijn opvoeding in de authentieke en fundamentele betekenis van het woord.

De specialisten zijn het er inderdaad over eens dat aan bijna alle verkeersongevallen de zogenaamde « menselijke factor » ten grondslag ligt. 90 pct. van de verkeersongevallen zijn hieraan toe te schrijven, tegen ongeveer 10 pct. aan technische factoren.

Het is de bedoeling van dit wetsvoorstel de afkeer van sommige chauffeurs voor beperking van hun bewegingsvrijheid en hun vijandigheid tegenover de bevordering van de verkeerszin te doen 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.

Het is duidelijk dat deelneming aan het moderne gemotoriseerde verkeer in afwijking van het overige leven veelal eisen stelt waaraan men met bezinning (verrijking van kennis en inzicht) en gezindheid (specifiek verkeerskarakter) in de gewone betekenis slechts in beperkte mate of in het geheel niet kan voldoen; dat niet het logische denken op zichzelf, maar een speciaal begrip voor het verkeersleven moet worden bijgebracht, waaruit een passend verkeersgedrag kan ontstaan.

Dit voorstel van wet beoogt met de financiële bijdrage van de verzekeringsmaatschappijen (b.v. één pro mille van de geïnde premies in de tak « auto ») een opvoedkundige film te vervaardigen waarbij het aksent zou worden gelegd op het feit dat voorkomen van verkeersongevallen vooral een

Depuis quelques années, les moyens employés pour combattre l'insécurité routière ont été considérablement renforcés. L'influence salutaire des grandes campagnes éducatives menées par le Conseil supérieur de la Sécurité routière et par Via Secura est indéniable; il est toutefois difficile de déterminer leur efficacité réelle avec certitude. Il faut dire que le facteur humain reste malaisé à contrôler et que, pour influencer le conducteur, il conviendrait d'illustrer des situations concrètes. A cet égard, il faudrait pouvoir utiliser au maximum la technique audio-visuelle, qui rend l'éducation moins scolaire et, en somme, plus formatrice.

Une étude réalisée en Suisse a révélé que c'est la propagande télévisée qui a le plus d'influence.

Il faut avouer que, si les conducteurs connaissent les principales dispositions du code de la route, ils ne le respectent pas.

Il ne suffit pas d'affirmer que la sécurité routière doit évidemment être considérée en fonction de l'état des routes et des véhicules, d'une part, ainsi que des dispositions du code et des sanctions dont elles sont assorties, d'autre part.

Il y a tout de même le problème humain, c'est-à-dire du comportement sur la voie publique, du respect de chacun pour sa propre vie et pour celle du prochain, bref, un problème d'éducation au sens authentique et fondamental du terme.

Les spécialistes s'accordent en effet à reconnaître que presque tous les accidents de la route sont imputables au « facteur humain ». Ils lui sont dus pour 90 p.c., alors qu'ils ne le sont que pour quelque 10 p.c. aux facteurs techniques.

Le but de la présente proposition de loi est d'amener certains conducteurs à réprimer leur aversion pour la limitation de leur liberté de mouvement et leur hostilité à la promotion du sens de la route, en raison de la nécessité de garantir la plus grande sécurité possible à tous, et donc le plus grand respect des autres usagers de la route et des exigences de leur propre sécurité.

Il est évident que, contrairement à la vie ordinaire, le trafic motorisé de notre époque implique souvent des nécessités auxquelles on ne peut faire face, ou en partie seulement, par une démarche purement intellectuelle (enrichissement de la connaissance et de l'intuition) ou par une certaine mentalité (attitude devant les problèmes spécifiques de la circulation routière) au sens habituel de ces termes; il est clair qu'il faut inculquer non pas un mode de penser logique en soi, mais une compréhension particulière de la vie de la route, de telle sorte qu'un comportement correct puisse s'établir en ce domaine.

La présente proposition de loi vise à réaliser, grâce à la contribution financière des compagnies d'assurances (par exemple, un pour mille des primes perçues dans la branche « auto »), un film éducatif mettant l'accent sur l'idée que la prévention des accidents de la route est surtout question de men-

geesteshouding is, een wijze van optreden die in feite gebaseerd is op begrippen als solidariteit en eerbied voor de medemens. Verder zouden de ontwikkeling van de « verkeerszin » en de kennis van « defensive driving » ruim aan bod komen.

S. FEVRIER.

**

VOORSTEL VAN WET

ARTIKEL 1.

Het rijbewijs dat de autobestuurders bezitten, wordt aangevuld met een dokument waarin bevestigd wordt, dat de houder ervan de op de wegcode gebaseerde audio-visuele vorming heeft genoten.

ART. 2.

De verzekeringsmaatschappijen die de verwezenlijking van de films (Nederlands-, Frans- en Duitstalige versies) financieren, mogen de in 1975 geïnde autoverzekeringspremies met 5 pro mille verhogen.

S. FEVRIER.

talité, de manière d'agir basée en fait sur des notions telles que la solidarité et le respect du prochain. Ce film ferait également une large place au développement du « sens de la route » et de la connaissance de la « conduite défensive ».

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE 1^{er}.

Le permis de conduire que possèdent les conducteurs de véhicules automobiles est complété par un document certifiant que le titulaire a suivi une formation audio-visuelle basée sur le code de la route.

ART. 2.

Les compagnies d'assurances qui financent la réalisation des films (en version française, néerlandaise et allemande) peuvent majorer de 5 pour mille les primes d'assurance automobile perçues en 1975.