

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

13 JUNI 1972

WETSVOORSTEL

tot verbetering van de opleiding
van de jonge vrachtautochauffeurs,

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er rijden in België ongeveer 250 000 vrachtwagens of bedrijfsauto's, wat meebrengt dat één auto op tien een bedrijfswagen is.

De densiteit der bedrijfswagens in België ligt dus tamelijk laag: niet meer dan 25 vrachtwagens per 1 000 inwoners,

Voorts verregenwoordigt het aantal Belgische bedrijfsauto's een vervoercapaciteit van ongeveer 700 000 ton. Als men weet dat er in 1970 (cijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek) in totaal 315 262 000 ton goederen over de weg werden vervoerd, dan volgt hieruit dat de Belgische bedrijfsauto's samen meer dan 450 maal hun nuttige capaciteit hebben vervoerd. In het kader van een moderne economie is de vrachtwagen voornamelijk onvervangbaar. Het stedelijke en landelijke bevoorradingstransport is in onze tijd zonder vrachtwagens roerend onmogelijk.

De noodzaak van de vrachtwagen en zijn belang in het huidige economisch bestel, brengt noodzakelijkerwijze het probleem van de wegveiligheid met zich. Het grote drama van het wegvervoer is grotendeels te wijten aan het feit dat jonge chauffeurs hun ervaring - zonder echte voorbereiding - op de weg moeten opdoen. Er bestaan in België weinig of geen rijsscholen voor chauffeurs van vrachtwagens.

Bij verschillende gelegenheden werd door de Regering bevestigd dat ons klein land financieel niet in staat is om opleidingscentra voor vrachtautobestuurders op te richten, zoals zulks in Duitsland en Frankrijk het geval is.

Daarom stellen wij aan de hand van dit voorstel een concrete oplossing voor die op korte termijn kan gerealiseerd worden. Zulks zal kunnen gebeuren zonder ernstige financiële inspanningen. Het voorstel strekt ertoe de militaire infrastructuur gedeeltelijk voor burgerlijke doeleinden aan te wenden. Het leger beschikt namelijk over drie dege-

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

11 JUIN 1972

PROPOSITION DE LOI

améliorant la formation
des jeunes chauffeurs de camions.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il circule en Belgique environ 250 000 camions ou véhicules automoteurs à usage professionnel, ce qui fait qu'un véhicule automoteur sur dix est un véhicule utilitaire.

En Belgique, la densité de ces véhicules utilitaires est donc relativement faible: elle ne dépasse guère 25 camions pour 1 000 habitants.

Par ailleurs, le total des véhicules automoteurs à usage professionnel représente une capacité de transport de 700 000 tonnes environ. Sachant qu'en 1970 (chiffres émanant de l'Institut national de Statistique), il a été transporté au total, par route, 315 262 000 tonnes de marchandises, il s'ensuit que, dans leur ensemble, les véhicules automoteurs à usage professionnel ont, en Belgique, transporté plus de 450 fois leur capacité utile. Dans le cadre d'une économie moderne, le camion se révèle, jusqu'à présent, irremplaçable. A notre époque, le transport d'approvisionnement destiné aux villes et aux campagnes serait absolument inconcevable sans camions.

Le fait que le camion est nécessaire et qu'il a son importance dans le cadre économique actuel pose inéluctablement le problème de la sécurité routière. Le grand drame qui est celui des transports routiers est imputable, pour une large part, au fait que les jeunes chauffeurs, à défaut de véritable écolage, en sont réduits à acquérir leur expérience sur la route. En Belgique, il n'existe pas ou guère d'auto-écoles pour chauffeurs de camions.

A différentes occasions, le Gouvernement a argué de l'exiguïté territoriale de notre pays, pour démontrer que celui-ci n'a pas les moyens financiers de créer des centres de formation pour jeunes chauffeurs de camions, à l'instar de l'Allemagne et de la France.

C'est pourquoi, par la voie de la présente proposition, nous suggérons une solution réalisable à bref délai. Cela pourra se faire sans qu'il faille consentir de sérieux efforts financiers. Notre proposition tend à affecter l'infrastructure militaire, en partie, à des fins civiles. En effet, l'armée dispose de trois centres de formation pour

lijke opleidingscentra voor chauffeurs (Namen, Turnhout en Heverlee), die zonder grote investeringen een burgerlijke opleiding zouden kunnen verzekeren. Het zou trouwens niet de eerste maal zijn, dat het leger op burgerlijk gebied medewerking verleent.

De Zeevloot zorgt regelmatig voor een « visserswachtdienst », d.i. technische en medische hulp aan Belgische trawlers tijdens de grote viscampagnes.

De Landmacht staat regelmatig in voor de burgerlijke bescherming.

De Luchtmacht neemt deel aan de bescherming van de toeristen aan de kust, dank zij haar zeereddingsdienst.

Deze enkele voorbeelden tonen aan dat een doelmatige samenwerking tussen leger en burgermaatschappij mogelijk is.

L. VANSTEENKISTE.

WETSVOORSTEL

Enig artikel.

De bestaande opleidingscentra van het leger voor chauffeurs worden opengesteld voor vrachtautochauffeurs.

18 mei 1972.

L. VANSTEENKISTE,
M. BABYLON,
H. GOEMANS,
W. KULPERS.

chauffeurs (Namur, Turnhout en Heverlee), lesquels pourraient assurer la formation de civils sans investissements considérables. D'ailleurs, ce ne serait pas la première fois que l'armée apporte sa collaboration dans le domaine civil.

La Force navale assure régulièrement un "service de garde pour pêcheurs », c'est-à-dire une aide technique et médicale aux chalutiers belges pendant les grandes campagnes de pêche.

Quant à la Force terrestre, elle veille régulièrement à la protection civile.

La Force aérienne, pour sa part, participe à la protection des touristes au littoral, grâce à son service de sauvetage en mer.

Ceci ne sont là que quelques exemples qui démontrent la possibilité d'une collaboration efficace entre les militaires et les civils.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Les centres de formation existants pour chauffeurs de l'armée sont accessibles aux chauffeurs de camions.

18 mai 1972.