

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2004-2005

1^{er} JUIN 2005

Proposition de loi modifiant l'article 11.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dans le but d'augmenter la limitation de vitesse en dehors des agglomérations, sur les autoroutes et sur les voies à quatre bandes, à 130 kilomètres à l'heure

(Déposée par M. Jean-Marie Happart)

DÉVELOPPEMENTS

La proposition de loi vise à modifier la vitesse en dehors des agglomérations sur les autoroutes et sur les voies divisées en quatre bandes de circulation à 130 kilomètres à l'heure. L'argumentation sera court et vise à contrecarrer les arguments comme quoi la vitesse est la cause des accidents.

Dans un rapport mondial de sécurité routière établi par un comité d'experts scientifiques, on peut lire que la vitesse n'est pas la cause principale des accidents. Les causes sont plus l'inadaptation et la différence de vitesse qui sont des facteurs d'accidents. Toute conduite humaine, professionnelle, familiale ou autre, nécessite un comportement adapté.

De quelles différences parle-t-on? Différence de vitesse sur autoroute, quand un conducteur ralentit excessivement pour prendre une sortie ou s'engage sur cette voie rapide trop lentement (ce qui explique que beaucoup de poids lourds soient impliqués — ils circulent sur la première bande et ont une capacité de freinage moindre); différence de vitesse encore sur une nationale quand un usager, dans un flux à 100 km/h, freine brusquement et ralentit pour bifurquer; diffé-

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2004-2005

1 JUNI 2005

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 11.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, teneinde de snelheidsbeperking buiten de bebouwde kommen, op autosnelwegen en op openbare wegen verdeeld in vier rijstroken, tot 130 kilometer per uur op te trekken

(Ingediend door de heer Jean-Marie Happart)

TOELICHTING

Het wetsvoorstel strekt ertoe de snelheid buiten de bebouwde kommen op autosnelwegen en wegen verdeeld in vier rijstroken op te trekken tot 130 kilometer per uur. De toelichting wordt beknopt gehouden en zal de argumenten ontkrachten als zou snelheid ongevallen veroorzaken.

In een verslag over wereldwijde verkeersveiligheid opgesteld door een comité van wetenschappelijke experts, wordt gesteld dat snelheid niet de hoofdoorzaak van ongevallen is. Onaangepaste en wisselende snelheid zijn veel vaker oorzaak van ongevallen. In alle intermenselijke, familiale en professionele of andere contacten is een aan de omstandigheden aangepast gedrag vereist.

Over welke verschillen gaat het? Het kan gaan om veranderingen van snelheid op de autosnelweg, als een bestuurder te veel vertraagt bij het nemen van een uitrit of te traag invoegt op de rechterrijstrook (dat verklaart trouwens waarom veel zware voertuigen bij ongevallen betrokken zijn: zij rijden meestal op de rechterrijstrook en kunnen niet zo snel remmen). Het kan ook gaan om een verandering van snelheid op een rijksweg als een bestuurder bij een snelheid van 100

rence entre les conducteurs expérimentés et occasionnels, sensible le vendredi et la veille des grands départs, quand le conducteur du week-end sort sa voiture et se mélange aux usagers de la semaine avec un comportement différent; différence enfin entre types d'usagers, cycliste contre camion.

Si on néglige les accidents pour un usager isolé et que l'on se concentre sur les accidents impliquant des usagers entre eux, toute autre chose supposée constante, cette statistique, établie sur 37 ans de relevés (depuis 1964) et ce en tout pays, nous dit invariablement que, dans 85% des cas, les accidents sont provoqués par des conducteurs qui font un excès de lenteur et, dans 5% des cas, par un excès de vitesse.

Si l'on compare les chiffres belges en matière d'accidents avec les chiffres de pays voisins comme la France ou l'Allemagne (la France applique les 130 kilomètres à l'heure sur les autoroutes, tandis que l'Allemagne recommande les 130 kilomètres à l'heure sans pour autant limiter la vitesse de façon légale), la Belgique se classe en moins bonne position.

Enfin, pour conclure, si on établit le ratio accident-victime et population, les chiffres sont sans appel: les pays les plus limités en terme de vitesse, surveillés, dotés de ralentisseurs, de radars et de surprésence policière font jusqu'à quatre fois plus d'accidents avec victimes que les autres. À cet égard, parmi les pays les plus dangereux, on trouve les États-Unis, le Canada et la Belgique.

Jean-Marie HAPPART.

kilometer per uur plots remt en vertraagt om af te slaan. Er zijn ook verschillen tussen ervaren bestuurders en bestuurders die slechts af en toe met de wagen rijden — iets wat vooral voelbaar is op vrijdag en aan de vooravond van grote vakantie-uittochten, als de «zondagsrijder» zich mengt onder de bestuurders die dag in dag uit op de baan zijn. Ten slotte zijn er ook verschillen tussen de categorieën weggebruikers, bijvoorbeeld fietsers tegenover vrachtwagens.

Als ongevallen met een enkele weggebruiker buiten beschouwing worden gelaten, en enkel wordt gekeken naar ongevallen tussen verschillende weggebruikers onderling, waarbij ervan wordt uitgegaan dat alle andere elementen constant blijven, dan blijkt uit statistieken die gedurende 37 jaar (sedert 1964) en in alle landen verzameld zijn, dat 85% van de ongevallen wordt veroorzaakt door te trage chauffeurs en slechts 5% door te snelle chauffeurs.

België heeft slechtere ongevallencijfers dan buurlanden als Frankrijk of Duitsland. In Frankrijk bedraagt de maximumsnelheid 130 kilometer per uur en in Duitsland wordt 130 kilometer per uur aanbevolen, maar wordt de snelheid niet bij wet beperkt.

Ten slotte blijkt uit de verhouding tussen ongevalsslachtoffer en bevolking dat er vier keer meer ongevallen met slachtoffers plaatsvinden in landen waar de snelheid meer wordt beperkt, met verkeersdrempels, radarcontroles en een te grote politieaanwezigheid. België behoort dan samen met de Verenigde Staten en Canada tot de gevaarlijkste landen.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 11.2, 1^o, de l'arrêté royal du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, remplacé par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, les mots « à 120 km à l'heure » sont remplacés par les mots « à 130 km à l'heure ».

24 mars 2005.

Jean-Marie HAPPART.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 11.2, 1^o, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, vervangen bij koninklijk besluit van 18 september 1991, worden de woorden « tot 120 km per uur » vervangen door de woorden « tot 130 km per uur ».

24 maart 2005.