

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

15 JUILLET 1952.

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi du 1^{er} août 1899, amendée par les lois des 1^{er} août 1924 et 16 décembre 1935, sur la police du roulage.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les accidents du roulage se multiplient à une cadence inquiétante. Ils sont près d'atteindre le nombre de 100.000 par an. Quelque 1.200 morts, de nombreux milliers de blessés.

Il est grand temps de prendre des mesures efficaces pour rendre la route moins homicide.

Notre pays est petit et très peuplé.

Ses routes sont généralement assez étroites et sinueuses, surtout en pays wallon. Maintes de ces routes sont dépourvues de trottoirs ou d'accotements à l'usage des piétons et des cyclistes, contraints d'emprunter la chaussée.

Le nombre des voitures, camions et motocyclettes a presque doublé par rapport à l'avant-guerre et quelque 650.000 moteurs routiers sillonnent nos villes et nos campagnes.

Si les moyens de freinage sont plus efficaces, par contre la vitesse des véhicules s'est fortement accrue.

Quoi d'étonnant si dans nos villes et les agglomérations rurales se multiplient les accidents et si, à la campagne, les sinistres font de nombreuses victimes.

Notre code du roulage est désuet, qui remonte au 1^{er} février 1934.

Chacun confesse que sa révision est urgente et indispensable, mais le projet de révision a été établi en février 1951 et l'on ne se presse pas de le promulguer dans un arrêté royal.

Il faut agir. L'inertie deviendrait gravement coupable si elle se prolongeait davantage et si les autorités responsables, y compris le Parlement, restaient indifférentes plus longtemps aux milliers de victimes qui paient de leur vie ou de leur intégrité physique les excès des conducteurs d'automobiles. Car ceux-ci sont responsables des 5/6^mes des accidents du roulage.

Que de familles endeuillées, que de foyers ravagés

15 JULI 1952.

WETSVOORSTEL

tot wijziging der wet van 1 Augustus 1899, gewijzigd door de wetten van 1 Augustus 1924 en 16 December 1935, op de politie van het vervoer.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De verkeersongevallen vermenigvuldigen zich in een onrustwekkend tempo. Hun aantal bedraagt niet veel minder dan 100.000 per jaar. Men telt zowat 1.200 doden en talrijke duizenden gewonden.

Het is hoog tijd doeltreffende maatregelen te nemen opdat het wegverkeer minder moorddadig zou worden.

Ons land is klein en dichtbevolkt.

Onze wegen zijn over het algemeen vrij smal en bochtig, vooral in het Waalse land. Vele van deze wegen hebben geen voet- noch zijpaden ter beschikking van de voetgangers en van de wielrijders, die verplicht zijn gebruik te maken van de steenweg.

Het aantal wagens, vrachtwagens en motorrijwielen is bijna verdubbeld vergeleken met voor de oorlog, en zowat 650.000 baanmotoren worden in onze steden en op het platteland geteld.

Indien de remmiddelen doeltreffender zijn, is, daarentegen de snelheid der voertuigen zeer toegenomen.

Hoe kan men er zich dan over verwonderen, dat in onze steden en landelijke agglomeraties de ongevallen zich vermenigvuldigen en dat de ongevallen op het platteland talrijke slachtoffers maken.

Onze « Wegcode », welke dagtekent van 1 Februari 1934, is verouderd.

Elkeen geeft toe dat de herziening er van dringend en onontbeerlijk geworden is, maar hoewel het herzieningsontwerp werd opgemaakt in Februari 1951 wordt geen haast bijgezet om dit Koninklijk besluit uit te vaardigen.

Er dient gehandeld. Inertie zou een grove fout worden indien zij bleef voortduren en zo de verantwoordelijke overheden, met inbegrip van het Parlement, langer onverschillig bleven ten opzichte van de duizenden slachtoffers die met hun leven of in hun lichamelijke gaafheid de buitensporigheden van de autobestuurders bekopen. Want deze zijn aansprakelijk voor de 5/6^{den} van de verkeersongevallen.

Hoeveel rouwende gezinnen, hoeveel haardsteden worden

parce que certains chauffeurs désinvoltes violent impudemment les règles de la police du roulage et font fi des consignes de la prudence élémentaire !

Se rend-on à suffisance compte de l'indignation et de la colère des parents d'un enfant massacré sur la route ou sur le trottoir ? et parfois l'auteur criminel de l'accident trouvera l'impunité dans la fuite cependant qu'il ne prendra aucun souci des victimes qu'il laisse derrière lui.

La prolifération des accidents ressortit à diverses causes.

Sans doute, de nombreux automobilistes, nouveaux venus à la faveur des bouleversements de la guerre et de l'après-guerre, les « Nouveaux Messieurs du volant », sont enclins à considérer la route et la rue comme leur appartenant en propre. Les manants que sont les cyclistes — 3.000.000 de cyclistes — ont droit d'emprunter les routes, dépourvues pour la plupart d'accotements, les 8.000.000 de piétons ne peuvent se voir interdire de circuler sur le bas-côté des chemins ni de traverser les chaussées pour gagner le trottoir d'en face. Et l'automobiliste doit conduire sa voiture de telle façon qu'elle n'accroche ni cycliste, ni piéton.

Nombre de conducteurs impriment à leur véhicule des vitesses dangereuses pour eux et pour les tiers, spécialement dans les agglomérations. Il faut limiter l'allure des voitures et camions en fonctions de leur nombre croissant et des dangers que présente la circulation dans nos villes et faubourgs.

A l'inverse de la plupart des autres pays, la Belgique ne subordonne pas la conduite d'une automobile à la délivrance d'un permis de conduire, ni à un examen médical, ni à la justification des connaissances requises.

Il en résulte que des malades et des infirmes, gravement atteints, peuvent prendre le volant et occasionner des accidents que provoquera leur infirmité ou leur maladie. Est-ce tolérable ?

La répression est tout à fait bénigne. Les peines appliquées sont très indulgentes et atténuées le plus souvent du sursis.

L'interdiction, définitive ou temporaire, de conduire devrait sanctionner l'accident dû à la faute de l'automobiliste. Cette interdiction serait une mesure autrement efficace que les peines conditionnelles, et les condamnations à dommages-intérêts que paient les compagnies d'assurance sans aucune participation des coupables.

Ci-après un bref commentaire des divers articles de la proposition :

Article 1^{er}. — Il instaure le « permis de conduire ». Ce permis sera délivré à quiconque le demandera, sans examen médical ni contrôle des aptitudes. Nul ne pourra reprocher au législateur de porter atteinte à la liberté de conduire un véhicule à moteur. Mais il est des malades et des infirmes totalement incapables de conduire pareil véhicule sans mettre gravement en péril leur propre vie et la vie d'autrui.

A l'initiative de l'Académie Royale de Médecine, une commission composée d'éminents médecins fut chargée d'étudier le problème de l'aptitude physique des conducteurs d'automobiles.

niet geteisterd omdat sommige onbezonnen autobestuurders brutaalweg de politie- of de verkeersreglementen overtreden en de raadgevingen in de wind slaan welke door de voorzichtigheid zelf worden ingegeven !

Geeft men zich voldoende rekenschap van de verontwaardiging en van de woede der ouders van een kind dat op de baan of op het voetpad gedood werd ? En soms zal de dader van de moord ongestraft blijven door op de vlucht te slaan, zonder zich te bekommeren om de slachtoffers die hij heeft gemaakt.

De overvloed van ongevallen is te wijten aan verschillende oorzaken.

Ongetwijfeld zijn talrijke autobestuurders, die als nieuwelingen ingevolge de ingrijpende veranderingen welke zich voordeden tijdens de oorlog en de na-oorlogse periode, de « mannen van het stuur » geworden zijn, geneigd de baan en de straat te beschouwen als hun persoonlijk eigendom. De wielrijdersmassa — 3.000.000 wielrijders — heeft het recht gebruik te maken van de wegen, waaraan meestal zijpaden ontbreken; de 8.000.000 voetgangers moeten de lage kant van de baan kunnen gebruiken of de steenwegen oversteken om het aan de overkant gelegen voetpad te bereiken. En de autobestuurder dient zijn wagen zo te besturen, dat deze noch de wielrijder, noch de voetganger meesleurt.

Talrijke autobestuurders voeren zo de snelheid van hun voertuig op, dat deze gevaarlijk wordt voor hen zowel als voor derden, vooral in de agglomeraties. De snelheid van de wagens en van de vrachtwagens diënt beperkt in overeenstemming met hun steeds toenemend aantal en met de gevoren welke het verkeer in onze steden en voorsteden oplevert.

In tegenstelling met hetgeen in de meeste andere landen geschiedt, maakt België het recht om een auto te besturen niet afhankelijk van een rijbewijs, noch van een geneeskundig onderzoek, noch van het bewijs van de vereiste kennis.

Daaruit volgt dat ernstige getroffen zieken en gebrek-kigen mogen besturen en ongevallen veroorzaken welke aan hun lichaamsgebrek of ziekte te wijten kunnen zijn. Is zulks duldbaar ?

De bestraffing is waarachtig te onbeduidend. De toegepaste straffen zijn zeer toegevend en gaan meestal gepaard met uitstel.

Het definitief of tijdelijk verbod te sturen zou als straf moeten gelden voor het aan de schuld van de autobestuurder te wijten ongeval. Dit verbod zou voorzeker een doeltreffender middel zijn dan de voorwaardelijke straffen en de veroordelingen tot schadevergoeding, welke laatste door de verzekeringsmaatschappijen zonder enige deelneming vanwege de schuldigen betaald wordt.

Hierna een kort bondige toelichting van de verschillende artikelen van het wetsvoorstel.

Eerste artikel. — Dit artikel voert het « rijbewijs » in. Dit bewijs wordt uitgereikt aan om 't even wie het zal aanvragen, zonder geneeskundig onderzoek of zonder controle van de geschiktheden. Niemand zal het de wetgever mogen verwijten inbreuk te maken op de vrijheid om een motorwagen te besturen. Doch er zijn zieken en gebrek-kigen die volkomen onbekwaam zijn om een dergelijk voertuig te besturen zonder hun eigen leven en dat van anderen in groot gevaar te brengen.

Op initiatief van de Koninklijke Academie voor Geneeskunde werd een commissie, samengesteld uit vooraanstaande geneesheren, ermede belast het vraagstuk van de lichamelijke geschiktheid der autobestuurders te onderzoeken.

Les travaux de cette commission furent rapportés par M. le Docteur L. Weekers, éminent ophtalmologue, Professeur à l'Université de Liège, le 23 février 1929.

Il dresse la liste des infirmités et des maladies qui rendent inapte à la conduite d'une automobile. Relevons dans cette liste quelques exemples :

le daltonisme, l'héméralopie, la diplopie, la surdité de plus des 2/3 de l'acuité auditive normale, l'épilepsie, le tabès, la paralysie générale, la maladie de Parkinson, la sclérose en plaques, les myélites, les tumeurs du cerveau, tous les troubles mentaux, les affections cardio-vasculaires graves, l'alcoolisme sous toutes ses formes.

Gageons qu'il est, partant, intolérable que de tels malades ou infirmes puissent tenir le volant.

C'est, pensons-nous, M. le Professeur Weekers qui a lui-même suggéré une formule séduisante des modalités de l'obtention du permis :

L'impétrant affirmera sur l'honneur, dans une déclaration écrite, qu'à sa connaissance il n'est atteint d'aucune des graves maladies et infirmités rendant inapte à la conduite d'un véhicule automobile, maladies et infirmités dont la liste sera dressée par un arrêté royal.

Le permis lui sera délivré sans autres formalités.

Mais si la déclaration est mensongère, son auteur sera puni et il sera déchu à titre définitif de la faculté de conduire un véhicule automobile dès qu'il sera constaté qu'il est atteint d'une des maladies ou infirmités énumérées dans l'arrêté royal.

C'est simple et c'est efficace.

Sans doute, dira-t-on que les accidents causés par les infirmités du conducteur sont relativement rares. Il suffit qu'ils existent, il suffit qu'ils puissent se produire pour que le malade ou l'infirmes soit protégé contre lui-même et que les tiers : les autres automobilistes, les piétons et les cyclistes, soient à l'abri des déficiences permanentes de l'incapable.

Article 2. — Si l'obtention du permis n'exige aucune justification autre que la déclaration du demandeur, il est d'évidence que la déclaration mensongère, c'est-à-dire l'altération consciente et voulue de la vérité, doit être sévèrement réprimée.

Article 3. — Il serait excessif de soumettre l'auteur d'une banale contravention à la police du roulage à un examen médical pour contrôler la sincérité de la déclaration faite par lui lors de sa demande du permis.

C'est le juge qui décidera suivant les circonstances s'il y a lieu à pareil contrôle. Mais il devra l'ordonner si l'accident a occasionné à des tiers des coups et blessures ou la mort.

Articles 4 et 5. — Les dispositions de l'article 2 de la loi du 1^{er} août 1924 limitent à l'excès le pouvoir du juge de réprimer les infractions, non pas seulement par les peines proprement dites, mais par l'interdiction définitive ou temporaire du droit de conduire.

Quelque lourde que soit la faute de l'automobiliste, quelques graves que soient les conséquences matérielles de l'accident, la déchéance ne peut être infligée même à temps que :

— s'il y a homicide ou coups et blessures;

Over de werkzaamheden dezer commissie werd op 23 Februari 1929 verslag uitgebracht door Dokter L. Weekers, bekend oogheekundige, Professor aan de Universiteit te Luik.

Hij heeft een lijst opgemaakt van de lichaamsgebreken en van de ziekten welke ongeschikt maken om een auto te besturen. Laten wij uit deze lijst enkele voorbeelden aanhalen :

kleurenblindheid, nachtblindheid, dubbelzien, doofheid tot meer dan de 2/3 van de normale gehoorscherpheid, vallende ziekte, ruggemergtering, volledige lamheid, ziekte van Parkinson, sclerosis disseminata, myelitissen, hersen-gezwellen, alle geestesstoornissen, erge cordia-vasculaire aandoeningen, alcoholisme onder al zijn uitzichten.

Dienvolgens is het onduidelijk dat dergelijke zieken en gebrekkigen een auto zouden mogen sturen.

Het is, menen we, Professor Weekers die zelf een bekoorlijke formule voor de modaliteiten tot verkrijging van het rijbewijs voorgesteld heeft :

De aanvrager zal op zijn erenwoord bevestigen, bij een geschreven verklaring, dat hij bij zijn weten niet lijdt aan een der ernstige ziekten en lichaamsgebreken welke ongeschikt maken om een autovoertuig te besturen; ziekten en lichaamsgebreken waarvan de lijst bij Koninklijk besluit zal worden opgemaakt.

Het rijbewijs zal hem worden afgeleverd zonder verdere formaliteiten.

Maar zo de aangifte vals is, wordt de aangever gestraft en voorgoed van zijn recht om een autovoertuig te besturen vervallen verklaard, zodra vastgesteld wordt dat hij een der ziekten of lichaamsgebreken heeft, die opgesomd worden in het Koninklijk besluit.

Het is eenvoudig en doeltreffend.

Ongetwijfeld zullen sommigen beweren dat de ongevallen, die aan lichaamsgebreken van de bestuurder te wijten zijn, betrekkelijk zeldzaam zijn. Het volstaat dat ze bestaan, het volstaat dat ze kunnen gebeuren, opdat het nodig weze de zieke of gebrekkige tegen zichzelf te beschermen en derden — de andere autobestuurders, de voetgangers en de wielrijders — te beveiligen tegen de voortdurende tekortkomingen van de ongeschikten.

Artikel 2. — Zo het bekomen van de vergunning aan niet anders is ondergeschikt dan aan de verklaring van de aanvrager, ligt het voor de hand dat de leugenachtige verklaring, met andere woorden de bewuste en gewilde valsing van de waarheid, streng moet worden gestraft.

Artikel 3. — Het ware overdreven de dader van een doodgewone overtreding tegen de verkeerspolitie te onderwerpen aan een geneeskundig onderzoek om de echtheid te controleren van de verklaring die hij aflegde toen hij zijn vergunning aanvroeg.

De rechter moet volgens de omstandigheden beslissen of er aanleiding bestaat tot dergelijke controle. Maar hij zal ze moeten bevelen zo het ongeval slagen en verwondingen of de dood heeft berokkend aan derden.

Artikelen 4 en 5. — De bepalingen van artikel 2 der wet van 1 Augustus 1924 beperken in overdreven mate de bevoegdheid van de rechter om de misdrijven te beteugelen, niet alleen door eigenlijke straffen, maar door het definitief of tijdelijk verbod een rijtuig te besturen.

Hoe zwaar ook de fout van de autobestuurder, hoe ernstig de materiële gevolgen van het ongeval mogen zijn, toch kan de vervallenverklaring, zelfs tijdelijk, niet worden uitgesproken, tenzij :

— in geval van doodslag of van slagen en verwondingen;

— si, dans les trois années antérieures à l'infraction, le coupable a subi deux condamnations du chef d'homicide ou de blessures par accidents du roulage;

— s'il a durant l'année précédant la nouvelle infraction subi deux condamnations pour excès de vitesse;

— ou, enfin, s'il se trouvait en état d'ivresse.

Mais dans les deux dernières hypothèses, ou encore si les coups et blessures causés à un tiers n'ont pas déterminé une incapacité permanente de travail de plus de 25 %, la déchéance ne peut dépasser six mois.

Imagine-t-on pareille limitation des pouvoirs du juge ?

Les pires imprudences, les fautes voisines du dol, l'accident provoqué par l'ivresse du conducteur, ne peuvent valoir à celui-ci la suppression définitive du droit de conduire.

Le chauffeur qui roule tous phares éteints en pleine nuit, celui qui croise phares de campagne allumés et éblouissants au risque de provoquer un accident mortel, l'homme qui pilote sa voiture en pleine ville à une vitesse folle, l'imprudent qui renverse par sa seule faute un enfant qui sera sa vie durant atteint d'une invalidité de 24 % et d'un préjudice moral extrêmement douloureux, tous ces malfaiteurs de la route ne pourront pas se voir interdire de conduire ou tout au plus, dans les cas prémentionnés, leur incartade ne pourra leur valoir que six mois de déchéance. On croit rêver en présence de pareille pusillanimité du législateur.

Tout délit d'homicide ou de coups et blessures par imprudence devrait entraîner, dans ses sanctions, le retrait définitif ou temporaire du permis de conduire.

Rien de plus propre à inspirer une salubre circonspection aux conducteurs d'automobile.

Nous avons supprimé la sanction en tant qu'elle pouvait frapper le conducteur d'un tombereau ou d'une charrette à traction animale.

Article 6. — La déchéance qu'infligent rarement les tribunaux est trop souvent vaine. Le coupable passe outre et continue comme par le passé à conduire sa voiture. Il espère échapper à un contrôle qui ferait constater sa nouvelle infraction.

Il faut que celle-ci soit très sévèrement punie, et par la prison et l'amende, et par l'interdiction définitive ou suffisamment longue du droit de conduire son véhicule.

Article 7. — Les peines comminées par l'article 3 de la loi du 1^{er} août sont manifestement insuffisantes.

La fuite en pleine conscience de celui qui a causé un accident de roulage est odieuse. Elle doit, dans la pensée du coupable, le faire échapper aux pénalités et à la réparation du préjudice qu'il a causé par sa faute, peut-être la mort d'un ou de plusieurs piétons ou l'écrasement d'une autre voiture contre un arbre.

Article 8. — La vitesse des voitures automobiles dans nos villes et dans nos agglomérations à la campagne n'est soumise en principe à aucune limitation.

Les excès sont nombreux et maints chauffeurs n'hésitent pas à lancer leur voiture à 80 kilomètres, voire 100 kilomètres dans une agglomération.

De telles vitesses mettent en péril les autres usagers de la route, les automobilistes prudents d'abord, les cyclistes et les piétons aussi.

— ingeval de schuldige, tijdens de drie jaar welke de overtreding voorafgaan, tweemaal gestraft werd wegens doodslag of verwondingen ingevolge verkeersongevallen;

— ingeval hij, tijdens het jaar vóór de overtreding, tweemaal gestraft werd wegens ongeoorloofde snelheid;

— of ten slotte, ingeval hij zich in dronken toestand bevond.

Maar in de laatste twee onderstellingen, of nog indien de aan een derde toegebrachte slagen en verwondingen bij deze geen blijvende werkonbekwaamheid van meer dan 25 t. h. hebben veroorzaakt, mag de duur der vervallenverklaring niet meer dan zes maanden bedragen.

Kan men zich dergelijke beperking van de bevoegdheid van de rechter voorstellen ?

De ergste onvoorzichtigheden, fouten die aan boos opzet grenzen, een ongeval veroorzaakt door de dronkenschap van de bestuurder, kunnen aan deze laatste niet voorgoed het recht doen ontnemen een voertuig te besturen.

De autobestuurder die in volle nacht zonder licht rijdt, hij die een ander voertuig kruist met aangestoken en verblindende koplampen en een dodelijk ongeval dreigt te veroorzaken, hij die in volle stad met razende snelheid rijdt, de onvoorzichtige die door zijn schuld alleen een kind omver rijdt dat aldus levenslang een invaliditeit van 24 t. h. en een uiterst pijnlijk zedelijk nadeel oploopt, al die misdadigers van de weg stellen zich niet bloot aan het verbod om een voertuig te besturen, ten hoogste kan hun onbezonnenheid hun, in de voormelde gevallen, ten hoogste zes maanden vervallenverklaring kosten. Een dergelijke kleinmoedigheid van de wetgever grenst aan het ongelooflijke.

Alle misdrijf van doodslag of van slagen en verwondingen door onvoorzichtigheid zou moeten gestraft worden met definitieve of tijdelijke intrekking van het rijbewijs.

Niets is doeltreffender om de autobestuurders een heilzame voorzichtigheid in te boezemen.

Wij hebben de straf afgeschaft in zover ze kon slaan op de voerder van een door dieren voortgetrokken storkar of kar.

Artikel 6. — De vervallenverklaring die zelden door de rechtbanken wordt uitgesproken is al te vaak dode letter. De schuldige trekt er zich niets van aan en berijdt zijn wagen zoals voorheen. Hij hoopt te kunnen ontsnappen aan een controle waarbij zijn nieuw misdrijf zou worden vastgesteld.

Laatstbedoeld misdrijf moet zeer streng worden gestraft, én met gevangenisstraf, én met geldboete, én met het definitief of genoegzaam langdurig verbod om zijn voertuig te besturen.

Artikel 7. — De straffen bepaald in artikel 3 der wet van 1 Augustus 1924 zijn klaarblijkelijk ontoereikend.

De volbewuste vlucht van hem die een verkeersongeval heeft veroorzaakt is afschuwelijk. De schuldige wil er door ontsnappen aan de straffen en aan de herstelling van het nadeel dat hij door zijn fout heeft berokkend, misschien de dood van een of meer voetgangers of de verplettering van een ander voertuig tegen een boom.

Artikel 8. — De snelheid van de autovoertuigen in onze steden en in onze buitenagglomeraties is principieel niet beperkt.

De buitensporigheden zijn talrijk en menig autosbestuurder aarzelt niet om zijn voertuig in onze agglomeraties een snelheid van 80, of zelfs van 100 kilometer te geven.

Zulke snelheid stelt de andere weggebruikers, in de eerste plaats de voorzichtige autobestuurders, daarna de fietsers en ook de voetgangers, aan gevaar bloot.

La frénésie de certains conducteurs à leur volant est un défi à la prudence et au respect de la vie d'autrui.

Il n'y a pas de signaux lumineux à tous les carrefours de rues. Là où il y en a, ils ne fonctionnent pas toute la nuit.

Les piétons doivent passer d'un trottoir à l'autre et traverser la chaussée. On a calculé qu'à raison de 4 kilomètres et demi à l'heure le piéton, emploie 8 secondes pour franchir 10 mètres, près de 10 secondes pour 12 mètres.

Cependant qu'il traverse la chaussée, il sera rattrapé par la voiture qui, roulant à 60 kilomètres à l'heure, franchira 133 mètres et 160 mètres.

Si la voiture fait 80 kilomètres à l'heure, le piéton s'expose à la mort si le véhicule se dirige vers lui d'une distance de 213 mètres sur une chaussée de 12 mètres de largeur.

C'est dire que, dans les artères à grande circulation, la traversée d'une rue est dangereuse.

Il est temps de réglementer la vitesse des véhicules automobiles dans les agglomérations. L'allure de 60 kilomètres à l'heure ne devrait jamais être dépassée, sans préjudice à des maxima plus réduits à certains endroits plus dangereux, maxima à déterminer par les autorités compétentes.

Des dérogations pourraient être prévues pour :

- les voitures de médecins en cas d'urgence;
- les voitures de la Croix-Rouge;
- le matériel des pompiers.

Le législateur voudra mettre un terme aux abus du roulage automobile. Son intervention sera favorablement appréciée par tous les automobilistes prudents. Elle le sera tout autant par les cyclistes et les piétons dont le sort, dans une démocratie, a droit à autant de considération que celui des autres citoyens.

Uit de onstuimigheid waarmee sommige autobestuurders aan hun stuurwiel zitten blijkt hun mangel aan voorzichtigheid en aan eerbied van andermans leven.

Er zijn geen lichtseinen aan alle kruispunten aangebracht. Waar er zijn blijven ze niet de ganse nacht in werking.

De voetgangers moeten van het ene voetpad naar het andere overgaan en de steenweg oversteken. Men heeft berekend dat de voetganger, naar rato van 4,5 km. per uur, 8 seconden nodig heeft om een weg van 10 meter over te steken, en nagenoeg 10 seconden voor 12 meter.

Terwijl hij de steenweg oversteekt zal hij door het rijtuig worden ingehaald, dat tegen 60 km. per uur rijdt en respectievelijk 133 en 160 meter in dezelfde tijd aflegt.

Indien het voertuig tegen 80 km. per uur rijdt, stelt de voetganger zich aan de dood bloot, wanneer het voertuig naar hem toerijdt op een afstand van 213 meter, op een steenweg van 12 meter breedte.

Met andere woorden, het oversteken van een straat met druk verkeer is gevaarlijk.

Het wordt tijd de snelheid van de autovoertuigen te regelen in de agglomeraties. De snelheid van 60 km. per uur zou nooit mogen worden overschreden, onverminderd een geringer maximumsnelheid op sommige gevaarlijker plaatsen, maximum dat door de bevoegde overheid zou moeten worden bepaald.

Afwijkingen zouden kunnen worden toegestaan voor :

- de rijtuigen van geneesheren in spoedeisende gevallen;
- de voertuigen van het Rode-Kruis;
- het materieel van de brandweer.

De wetgever gelieve een einde te maken aan de misbruiken van het autoverkeer. Zijn optreden zal gunstig worden onthaald door al de vorzichtige autobestuurders. Het zal evenzeer worden geprezen door de fietsers en de voetgangers, wier lot, in een democratie, evenveel achting verdient als het lot van de andere burgers.

M. PHILIPPART.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Intercaler un article 2bis, ainsi libellé :

La conduite de tout véhicule automobile est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis de conduire, par le Commissaire d'arrondissement, moyennant déclaration écrite faite sur l'honneur par l'impétrant qu'il n'est atteint d'aucune des maladies ou infirmités qui rendent celui qui en est atteint incapable physiquement de conduire sans danger pour lui-même ou pour autrui.

Un arrêté royal déterminera les dites maladies et infirmités.

Art. 2.

Intercaler un article 2ter, ainsi libellé :

La déclaration mensongère faite par le demandeur du permis de conduire est punie de 8 jours à un mois de prison et de 1.000 à 10.000 francs d'amende ou d'une de ces peines seulement.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Een artikel 2bis invoegen, dat luidt als volgt :

Het besturen van ieder motorvoertuig wordt afhankelijk gemaakt van de voorafgaande aflevering, door de arrondissementscommissaris, van een rijbewijs, mits de aanvrager op zijn eer verklaart dat hij niet aangetast is door een van de ziekten of lichaamsgebreken welke diegene die er door aangetast is lichamelijk ongeschikt maken om zonder gevaar voor hemzelf of voor anderen te besturen.

Vermelde ziekten en lichaamsgebreken worden vastgesteld bij Koninklijk besluit.

Art. 2.

Een artikel 2ter invoegen dat luidt als volgt :

De bedrieglijke verklaring afgelegd door de aanvrager van het rijbewijs wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot één maand en met goedboete van 1.000 tot 10.000 frank, of met één van die straffen alleen.

Art. 3.

Intcaler un article 4^{quater}, ainsi libellé :

En cas de contravention à l'une des dispositions relatives à la police du roulage, son auteur peut être soumis à un examen médical pour contrôler la sincérité de sa déclaration préalable à la délivrance du permis.

En cas d'accident de roulage ayant entraîné un homicide ou des coups et blessures, cet examen doit être effectué.

Si le détenteur du permis est atteint d'une des maladies ou infirmités le rendant inapte à conduire un véhicule automobile, le tribunal lui retire le permis.

Art. 4.

2° Supprimer les alinéas 2 et suivants jusqu'à la fin.

Art. 5.

Intcaler un article 3^{ter}, ainsi libellé :

En condamnant du chef d'infraction à la police du roulage ou d'accident du roulage, les tribunaux peuvent prononcer contre le prévenu la déchéance définitive ou temporaire du droit de conduire un véhicule automobile, pourvu que l'infraction ou l'accident soit imputable en tout ou partie au fait personnel de son auteur.

Cette condamnation entraîne le retrait du permis de conduire pour le temps fixé dans le jugement de condamnation.

Art. 6.

Intcaler un article 4^{quinqies}, ainsi libellé :

Quiconque, en dépit de la déchéance prononcée contre lui ou sans être titulaire du permis de conduire, pilotera un véhicule automobile, sera puni d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois, et d'une amende de 2.000 à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement. Le Tribunal prononcera l'interdiction de conduire un véhicule automobile; il en fixera la durée qui ne pourra être inférieure à un an. Le Tribunal pourra en outre prononcer la confiscation du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction ou de celui qui a sciemment confié son véhicule à quelqu'un qu'il savait n'avoir pas de permis de conduire ou en être déchu.

Art. 7.

Remplacer le texte de l'article 2^{bis} par ce qui suit :

Tout conducteur de véhicule automobile, qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute, d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 1.000 à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice de l'application des peines prévues pour les crimes, délits et contravention qui seraient joints à l'infraction. Le Tribunal pourra en outre prononcer à charge du prévenu la déchéance définitive ou temporaire du droit de conduire un véhicule automobile.

Art. 3.

Een artikel 4^{quater} invoegen, dat luidt als volgt :

In geval van overtreding van een der bepalingen betreffende de politie van het vervoer, kan de dader onderworpen worden aan een geneeskundig onderzoek om de echtheid van zijn verklaring, afgelegd vóór de aflevering van het rijbewijs, na te gaan.

Bij verkeersongeval met dodelijke afloop of met slagen en verwondingen, moet tot dat onderzoek worden overgegaan.

Is de houder van het rijbewijs aangetast door een van de ziekten of lichaamsgebreken die hem ongeschikt maken om een motorvoertuig te besturen, dan onttrekt de rechtbank hem het rijbewijs.

Art. 4.

2° Lid 2 en volgende leden tot het einde weglaten.

Art. 5.

Een artikel 3^{ter} invoegen, dat luidt als volgt :

Bij veroordelingen wegens inbreuk op de politie van het vervoer of wegens een verkeersongeval, mogen de rechtbanken tegen de verdachte de definitieve of tijdelijke vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorvoertuig te besturen, mits de inbreuk of het ongeval geheel of ten dele te wijten is aan de persoonlijke schuld van de dader.

Die veroordeling heeft de intrekking van het rijbewijs ten gevolge voor de duur vastgesteld in het vonnis tot veroordeling.

Art. 6.

Een artikel 4^{quinqies} invoegen, dat luidt als volgt :

Al wie, in weerwil van de tegen hem uitgesproken vervallenverklaring of zonder houder te zijn van een rijbewijs, een motorvoertuig bestuurt, wordt gestraft met gevangenisstraf van 15 dagen tot 6 maanden en met geldboete van 2.000 tot 10.000 frank, of met één van die straffen alleen. De Rechtbank spreekt het verbod uit om een motorvoertuig te besturen; zij stelt de duur er van vast die niet minder mag bedragen dan één jaar. De Rechtbank kan bovendien het beslag op het voertuig uitspreken, indien het toebehoort aan de dader van de inbreuk of aan diegene die wetens zijn voertuig heeft toevertrouwd aan iemand van wie hij wist dat hij geen rijbewijs had of daarvan vervallen verklaard werd.

Art. 7.

De tekst van artikel 2^{bis} vervangen door wat volgt :

Ieder bestuurder van een motorvoertuig die, wel wetend dat dit voertuig pas een ongeval heeft veroorzaakt of te wegegebracht, de vlucht neemt om aan de nuttige vaststellingen te ontsnappen, wordt, zelfs indien het ongeval niet aan hem te wijten valt, gestraft met gevangenisstraf van één maand tot één jaar en met geldboete van 1.000 tot 10.000 frank, of met één van die straffen alleen, onverminderd de toepassing van de straffen bepaald voor de misdaden, wanbedrijven en overtredingen die bij de inbreuk zouden gevoegd worden. De Rechtbank kan bovendien de verdachte definitief of tijdelijk vervallenverklaren van het recht om een motorvoertuig te besturen.

Art. 8.

Intercaler, sous un n° 2 *sexties*, la disposition ci-après :

Sans préjudice de limitations plus prononcées dans les endroits où les autorités compétentes jugeront devoir les prescrire, il est interdit à tout véhicule automobile de dépasser, dans les agglomérations, la vitesse de 60 kilomètres à l'heure, sauf s'il y est invité par un agent préposé à la police du roulage.

Les infractions seront punies de 8 jours à un mois de prison et de 26 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement.

10 juillet 1952.

Art. 8.

Onder een n° 2° *sexties* volgende bepaling invoegen :

Onverminderd strengere beperkingen op de plaatsen waar de bevoegde overheden oordelen deze te moeten voorschrijven, is het aan ieder motorvoertuigenbestuurder verboden in de agglomeraties een snelheid van 60 kilometer per uur te overschrijden, behalve wanneer hij daartoe verzocht wordt door een agent belast met de politie van het vervoer.

De misdrijven worden gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot één maand en met geldboete van 26 tot 500 frank, of met één van die straffen alleen.

10 Juli 1952.

M. PHILIPPART,
A. DESCHRYVER,
E. MAES,
J. OBLIN,
P. STREEL,
J. DUPONT.
