

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2005-2006

---

11 OCTOBRE 2005

---

**Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en vue de relever la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes**

(Déposée par Mme Anke Van dermeersch et M. Frank Creyelman)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

La vitesse maximale autorisée actuellement sur nos autoroutes est de 120 km à l'heure. Depuis l'instauration de cette vitesse maximale, les véhicules n'ont cependant cessé d'évoluer en termes de performances, de tenue de route et de sécurité. Les voitures modernes ont été à ce point améliorées sur le plan technique que la limitation de la vitesse à 120 km à l'heure sur les autoroutes est aujourd'hui dépassée. En Italie, en France, au Luxembourg, en Autriche, en Tchéquie, en Hongrie, en Pologne et en Slovénie, la vitesse maximale est supérieure à 120 km à l'heure. En Allemagne, la vitesse est même libre. Il est toutefois clair qu'il n'y a pas lieu de toucher au principe même de la limitation de vitesse. Seule la limite supérieure est susceptible d'être relevée.

Chaque automobiliste aura d'ailleurs constaté qu'il est très difficile de se tenir à la limitation de 120 km à l'heure sur les autoroutes. Ce n'est pas anormal. Sur les autoroutes, il ne faut pas tenir compte des usagers vulnérables, du trafic transversal ou des véhicules venant en sens inverse, ni des règles de circulation y afférentes. Une étude du *Transport Research Laboratory* (Angleterre) a montré que, sur les autoroutes, la plupart des automobilistes s'en tiennent à leur propre code de la route, plutôt qu'aux limitations de vitesse prescrites par la loi. Tant qu'un automobiliste a le contrôle de son véhicule, quelle que soit sa vitesse, il

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2005-2006

---

11 OKTOBER 2005

---

**Wetsvoorstel tot wijziging 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, om de maximumsnelheid op de autosnelwegen te verhogen**

(Ingediend door mevrouw Anke Van dermeersch en de heer Frank Creyelman)

---

## TOELICHTING

---

De huidige maximumsnelheid op autosnelwegen bedraagt 120 km per uur. Sinds de invoering van die regeling heeft de ontwikkeling van de voertuigen op het vlak van prestaties, wegligging en veiligheid, echter niet stilgestaan. De moderne personenwagens zijn technisch zo sterk verbeterd dat de snelheidsbeperking van 120 km per uur op de autowegen achterhaald is. In Italië, Frankrijk, Luxemburg, Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije, Polen en Slovenië is de maximumsnelheid hoger dan 120 km per uur of zelfs vrij, zoals in Duitsland. Het is echter duidelijk dat aan het principe zelf van de maximumsnelheid niet mag worden getornd. Enkel de bovenste limiet is vatbaar voor verhoging.

Iedere automobilist kan trouwens vaststellen dat het zeer veel moeite kost om zich op de autosnelwegen aan de beperking van 120 km per uur te houden. Dat is niet abnormaal. Op de autosnelwegen moet men geen rekening houden met zwakke weggebruikers, dwarsverkeer of tegenliggers en met de bijhorende verkeersregels. Een studie van het Engelse *Transport Research Laboratory* heeft aangetoond dat de meeste automobilisten op de autosnelwegen een eigen verkeerscode hanteren, veeleer dan de wettelijk voorgeschreven snelheidsbeperkingen. Zolang een automobilist, ongeacht zijn snelheid, de wagen onder controle

ne considère pas que son comportement non réglementaire — et celui des conducteurs qui l'entourent — est dangereux et encore moins immoral ou criminel. Si la vitesse maximale imposée est inférieure à la vitesse qui correspond au sentiment de confort et de sécurité des automobilistes, cette vitesse maximale sera, en l'absence de contrôle visible ou prévu, dépassée pour un grand nombre d'automobilistes. Le même institut constate, en outre, qu'il existe une relation en forme de U entre la vitesse et l'implication dans un accident. Les conducteurs qui roulent beaucoup plus vite ou beaucoup plus lentement que le flux de circulation moyen sont ceux qui sont le plus impliqués dans des accidents. Des experts de l'Université de Californie l'ont confirmé : la vitesse la plus sûre est celle qui correspond à la vitesse du flux de circulation moyen, même si celle-ci est supérieure à la limite fixée par la loi.

Les seuls « obstacles » courants qu'un conducteur rencontre sur les autoroutes et qui devraient l'inciter à réduire sa vitesse sont les accidents, les files, un revêtement humide et le brouillard. Les conducteurs sont déjà avertis des accidents et des files par des panneaux électroniques et les émissions de radioguidage. Il serait souhaitable d'inviter aussi plus fréquemment, par ces mêmes canaux et par d'autres moyens, les conducteurs à réduire leur vitesse en cas de pluie et de brouillard, ou d'imposer, dans ces circonstances, une réduction de la vitesse maximale autorisée. Dès lors qu'il faut prendre en compte des paramètres variables comme la formation d'ornières, l'écoulement des eaux et la réflexion de la luminosité sur le revêtement mouillé, on ne peut instaurer une réduction généralisée de la vitesse maximale autorisée en cas de mauvaises conditions atmosphériques. Il faut procéder à une évaluation section par section.

Nous proposons de porter à 130 km à l'heure la limitation de vitesse sur les autoroutes et sur les 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 soient séparés autrement qu'avec des marques routières, pour les véhicules ne relevant pas d'une des exceptions prévues à l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975.

heeft, beschouwt hij zijn niet-reglementair rijgedrag — en dat van zijn omringende bestuurders — niet als onveilig, laat staan als immoreel of crimineel. Ligt de opgelegde snelheidsbeperking lager dan de snelheid die overeenkomt met het comfort- en zekerheidsgevoel van de automobilisten, dan zal, bij afwezigheid van zichtbare of verwachte controle, die snelheidsbeperking massaal overschreden worden. Bovendien stelde hetzelfde instituut vast dat er een U-vormige relatie bestaat tussen de snelheid en de ongevalbetrokkenheid. Bestuurders die veel sneller of veel trager rijden dan de gemiddelde verkeersstroom, zijn het meest bij ongevallen betrokken. Deskundigen van de Californische Universiteit hebben dit bevestigd: de veiligste snelheid is die welke overeenstemt met de snelheid van de gemiddelde verkeersstroom, ook al ligt die hoger dan de wettelijk toegelaten limiet.

De enige courante « hindernissen » die op de autosnelwegen voorkomen en waarbij de bestuurder zijn snelheid zou moeten verlagen, zijn ongevallen, files, een nat wegdek en mist. Bestuurders worden via elektronische borden en autoradio reeds gewaarschuwd voor ongelukken en files. Het zou wenselijk zijn via dezelfde en andere kanalen de bestuurders ook vaker te waarschuwen de snelheid bij regen en mist te minderen, of bij die omstandigheden lagere maximumsnelheden af te dwingen. Omdat variabele parameters, zoals spoorvorming, afwatering en lichtreflectie van het nat wegdek, in rekening dienen te worden gebracht, kan een verlaagde maximumsnelheid bij ongunstige weersomstandigheden niet veralgemeend worden ingevoerd. Dit moet sectie per sectie worden geëvalueerd.

Wij stellen voor de maximumsnelheid op de autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting — en voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn — voor voertuigen waarvoor geen uitzondering is gestipuleerd in het koninklijk besluit van 1 december 1975, op te trekken tot 130 km per uur.

Anke VAN DERMEERSCH.  
Frank CREYELMAN.

**PROPOSITION DE LOI**

---

**Article 1<sup>er</sup>**

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

**Art. 2**

À l'article 11, 2, 1<sup>o</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié 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 ».

4 août 2005.

**WETSVOORSTEL**

---

**Artikel 1**

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

**Art. 2**

In artikel 11, 2, 1<sup>o</sup>, 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, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, worden de woorden « tot 120 km per uur » vervangen door de woorden « tot 130 km per uur ».

4 augustus 2005.

Anke VAN DERMEERSCH.  
Frank CREYELMAN.