ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 12 mai 1975, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant règlement général sur la police de la circulation routière", a donné le 6 juin 1975 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 12e mei 1975, door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer", heeft de 6e juni 1975 het volgend advies gegeven :

Préambule.

Les pouvoirs du Roi trouvent leur fondement dans l'article 1er, alinéa 1er, de la loi relative à la circulation routière (arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière), qui dispose ce qui suit :

"Le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique".

L'alinéa 1er du préambule devrait être rédigé comme suit :

"Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er ;".

*

Les conventions internationales dont il est question à l'alinéa 2 sont les suivantes :

- La Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968,
- L'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971,
- La Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968,

.../...

- L'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971,
- Le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouvert à la signature à Genève le 1er mars 1973.

Ces conventions n'ont pas encore été approuvées. Il conviendrait que le règlement en projet ne soit pas mis en vigueur avant que lesdites conventions aient été régulièrement introduites dans l'ordre juridique belge.

Si ces conventions, pas plus que celles en vigueur actuellement, n'ajoutent rien aux pouvoirs que le Roi trouve dans l'article 1er de la loi relative à la police de la circulation routière, il n'est pas inutile néanmoins de les viser dans le préambule, puisque le projet est tenu de s'y conformer dans la mesure requise notamment par la disposition suivante :

"1. a) Les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que les règles de circulation en vigueur sur leur territoire soient, quant à leur substance, en conformité avec les dispositions du chapitre II de la présente Convention. A condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec lesdites dispositions :

i) ces règles peuvent ne pas reprendre celles de ces dispositions qui s'appliquent à des situations ne se présentant pas sur le territoire des Parties contractantes en cause;

ii) ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ce chapitre II" (Règles européennes en

.../...

matière de circulation et de signalisation routières, coordination officieuse, faite par la Conférence européenne des ministres des Transports, février 1974, première partie, Règles de circulation routière et annexes, article 3).

La mention des conventions dans le préambule devra être complétée par l'indication des lois qui les auront approuvées.

*

Examen des articles.

Article 2.5.

L'arrêté en projet utilise le terme "intersection" pour désigner le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques, alors que la loi relative à la police de la circulation routière utilise à l'article 3, § 1er, les termes "voie publique et carrefour".

Article 2.20.

Si par les termes "train de véhicules" le Gouvernement n'entend pas désigner un véhicule et une remorque, mais plus de deux véhicules, il faudrait que le texte le précise.

Article 2.21.

La rédaction suivante est proposée :

.../...

"2.21. Le terme "règlement technique des véhicules automobiles" désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques".

Article 2.22.

La rédaction suivante est proposée :

"2.22. Le terme "règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes" désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs, les motocyclettes ainsi que leurs remorques".

Article 3.7.

On n'aperçoit pas pourquoi il faut viser spécialement les agents des douanes "en uniforme" alors que dans aucune autre rubrique le port de l'uniforme n'est mentionné.

Article 8.2.2.

Cette disposition excède la compétence du Roi en matière de circulation routière. Elle se trouve, d'ailleurs, en dehors de l'objet du projet tel qu'il est défini à l'article 1er :"... la circulation sur la voie publique ...".

Elle doit être omise.

.../...

Article 9.5, 4°.

L'autorité dont il est question se distingue, semble-t-il, des agents qualifiés visés aux articles 3 et 4.

On doit se demander, dès lors, de quelle autorité il s'agit et en quoi consiste l'autorisation qu'elle peut accorder. Il y aurait lieu de le préciser.

Article 9.6.

Cette disposition emploie l'expression "ilots directionnels" qui ne figure pas parmi les définitions de l'article 2.

Sa signification n'apparaît pas immédiatement et il ne semble pas qu'elle soit employée avant l'article 77, 4°, qui dispose que "des îlots directionnels" peuvent être marqués sur le sol par des lignes parallèles obliques de couleur blanche.

Par ailleurs, il convient de remplacer les mots "sauf réglementation locale" par les mots "sauf signalisation contraire".

Article 14.

Dans le texte néerlandais de cet article, il y a une discordance entre l'intitulé qui utilise le verbe "vrijmaken" et l'article 14.1 qui utilise le verbe "afrijden". Il y a lieu d'unifier cette terminologie.

.../...

Article 16.9.

A cet article, les mots "par dérogation" sont inutiles et doivent être omis.

Article 19.3.

Si les textes internationaux rappelés ci-dessus sont approuvés, la disposition à l'article 19.3. est incompatible avec, notamment, la règle reprise dans l'article 16 de la coordination officieuse communiquée au Conseil d'Etat.

Article 19.7.

Cette disposition est la même que celle de l'article 14.1. et doit être supprimée.

Article 22.

La notion de "route pour automobiles" est nouvelle. L'article 22 contient les règles particulières qui concernent cette catégorie de voies publiques. L'expression "route pour automobiles", de même d'ailleurs que le terme "autoroute", devraient être définis à l'article 2. On pourrait écrire :

"- le terme "autoroute" désigne la voie publique dont le commencement ou l'accès est indiqué par le signal F.5 et dont la fin est indiquée par le signal F.7 ";

"- l'expression "route pour automobiles" désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F.9 et dont la fin est indiquée par le signal F.11".

.../...

Article 25, 1. 12°.

Il est proposé d'écrire : "... comportant au moins trois chaussées ...".

Article 26.1.

La matière de l'arrêt et du stationnement se trouve répartie entre les articles 23 à 27 du Titre II et l'article 70 du Chapitre II du Titre III.

L'article 26.1. traite du stationnement alterné semi-mensuel dans toute l'agglomération et l'article 70.2.1, 2°, décrit le signal E 11 relatif à cette règle particulière de stationnement. En revanche, on ne trouve trace qu'à l'article 70 du stationnement alterné en vigueur dans une voie publique ou dans une partie de voie publique.

Ces différentes façons de présenter les règles relatives au stationnement risquent de créer la confusion.

Article 42.1.

En utilisant les termes "n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons" le texte en projet crée une incertitude quant au point de savoir si certains véhicules, notamment les brouettes qui étaient visées expressément dans le texte actuellement en vigueur, sont soumis à cette disposition.

.../...

Lorsque, au Titre III - Chapitre II - Signaux routiers, la description d'un signal comporte le rappel d'un article du règlement, il serait opportun d'ajouter, entre parenthèses, la mention de cet article. Cette remarque vaut notamment pour les signaux E 7 et E 11.

Article 84.

Cet article devrait être complété par la mention de l'arrêté royal du 13 mai 1975.

Article 86.

Le texte suivant est proposé :

"Article 86.-

Le présent arrêté entre en vigueur six mois après sa publication au Moniteur belge, à l'exception des articles suivants :

- les articles 8.2.1.3°, alinéa 3, 27.3, 27.4, 30.2 et 42.2. 1.2°, entrent en vigueur le jour de la publication du présent arrêté;
- l'article 36 en ce qu'il concerne les conducteurs et passagers de cyclomoteurs entre en vigueur le 1er mai 1976;
- l'article 82, 1 , en ce qu'il impose en permanence des catadioptres à l'avant et sur les pédales des cycles entre en vigueur le 1er janvier 1978;
- l'article 83.1.1, alinéa 2, entre en vigueur le 1er janvier 1977".

Aanhef.

Rechtsgrond voor 's Konings bevoegdheid is artikel 1, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer), dat bepaalt :

"De Koning stelt de algemene reglementen vast betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken".

Het eerste lid van de aanhef leze men zó :

"Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1;".

*

De internationale verdragen waarvan sprake is in het tweede lid zijn :

- Het Verdrag nopens het wegverkeer, ter ondertekening opengesteld te Wenen op 8 november 1968,

- Het Europees Akkoord ter aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer, ter ondertekening opengesteld te Genève op 1 mei 1971,

.../...

- Het Verdrag nopens de verkeerstekens, ter ondertekening opengesteld te Wenen op 8 november 1968,

- Het Europees Akkoord ter aanvulling van het Verdrag nopens de verkeerstekens, ter ondertekening opengesteld te Genève op 1 mei 1971,

- Het Protocol nopens de wegmarkeringen, gevoegd bij het Europees Akkoord ter aanvulling van het Verdrag nopens de verkeerstekens, ter ondertekening opengesteld te Genève op 1 maart 1973.

Die verdragen zijn nog niet goedgekeurd. Men late het ontwerp-reglement niet in werking treden vooraleer ze op regelmatige wijze in de Belgische rechtsorde zijn opgenomen.

Al voegen die verdragen evenmin als de thans geldende iets toe aan de bevoegdheid die de Koning ontleent aan artikel 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, toch is het niet geheel nodeloos er in de aanhef naar te verwijzen : het ontwerp moet er zich immers naar richten voor zover als met name door de volgende bepaling is vereist :

"1. a) De Verdragsluitende Partijen nemen passende maatregelen opdat de op hun grondgebied geldende verkeersregels in hoofdzaak overeenkomen met de bepalingen van hoofdstuk II van dit Verdrag. Op voorwaarde dat deze regels op geen enkele wijze in strijd zijn met de genoemde bepalingen :

.../...

i) behoeven deze regels geen van de genoemde bepalingen over te nemen die van toepassing zijn op omstandigheden die zich op het grondgebied van de desbetreffende Verdragsluitende Partijen niet voordoen;

ii) mogen deze regels bepalingen bevatten die niet in genoemd hoofdstuk II voorkomen" (Europese regels inzake wegverkeer en verkeerstekens, officieuze coördinatie opgesteld door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer, februari 1974, Regels betreffende het wegverkeer en bijlagen, artikel 3).

Naast die verdragen zullen in de aanhef ook de wetten moeten worden vermeld waarbij ze zijn goedgekeurd.

*

Onderzoek van de artikelen.

Artikel 2.5.

Het ontwerp-besluit spreekt in de Franse tekst van "intersection" ter aanduiding van de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen, terwijl de wet betreffende de politie over het wegverkeer het in artikel 3, § 1, heeft over "voie publique et carrefour".

.../...

Artikel 2.20.

Bedoelt de Regering met "sleep" niet een voertuig en een aanhangwagen maar méér dan twee voertuigen, dan zou zij dat in de tekst duidelijk moeten aangeven.

Artikel 2.21.

Voorgesteld wordt :

"2.21. "Technisch reglement van de auto's", het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen".

Artikel 2.22.

De volgende lezing wordt in overweging gegeven :

"2.22. "Technisch reglement van de bromfietsen en de motorfietsen", het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen".

Artikel 3.7.

Het is niet duidelijk waarom speciaal het douanepersoneel "in uniform" wordt bedoeld terwijl in geen enkele andere rubriek over het dragen van een uniform wordt gesproken.

.../...

Artikel 8.2.2.

Die bepaling valt buiten de bevoegdheid die de Koning terzake van wegverkeer bezit. Ze ligt trouwens ook buiten de werkingssfeer van het ontwerp zoals die in artikel 1 is aangegeven : "... het verkeer op de openbare weg ...".

Ze moet derhalve worden weggelaten.

Artikel 9.5, 4°.

De overheid waarvan hier sprake is lijkt een andere te zijn dan de bevoegde personen die in de artikelen 3 en 4 worden bedoeld.

Men kan zich dan ook afvragen om welke overheid het eigenlijk gaat en waarin de "toelating" die zij vermag te geven wel bestaat. Dat zou duidelijk moeten worden gesteld.

Artikel 9.6.

De term "verkeersgeleider" die in die bepaling wordt gebruikt komt niet voor onder de in artikel 2 gegeven definities.

De betekenis van die term is niet zonder meer duidelijk en de term lijkt verder in het ontwerp niet meer te worden gebruikt vóór artikel 77, 4°,

.../...

dat bepaalt : "de verkeersgeleiders mogen op de grond aangebracht worden door witte evenwijdige schuine strepen".

Voorts vervange men de woorden "Behoudens plaatselijke reglementering" door "Tenzij anders is aangeduid".

Artikel 14.

Er is discrepantie tussen het opschrift en artikel 14.1 : in het ene staat "vrijmaken", in het andere "afrijden". Men zorge voor eenheid in de terminologie.

Artikel 16.9.

De woorden "In afwijking van 16.1 en 16.2" zijn overbodig en moeten vervallen.

Artikel 19.3.

Als de hierboven gememoreerde internationale teksten eenmaal goedgekeurd zullen zijn, wordt het bepaalde in artikel 19.3. onbestaanbaar onder meer met de regel van artikel 16 van de aan de Raad van State medegedeelde, officieuze coördinatie.

.../...

Artikel 19.7.

Die bepaling zegt hetzelfde als artikel 14.1. en moet vervallen.

Artikel 22.

Het begrip "autowegen" als hier bedoeld is nieuw. Artikel 22 stelt voor die categorie van openbare wegen bijzondere regels. De term "autoweg" zoals overigens ook de term "autosnelweg" zou in artikel 2 moeten worden gedefinieerd. Dat zou als volgt kunnen :

"- "autosnelweg", de openbare weg waarvan het begin of de oprit aangeduid is met het verkeersbord F.5 en het einde met het verkeersbord F.7";

"- "autoweg", de openbare weg waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F.9 en het einde met het teken F.11".

Artikel 25.1., 12°.

Voorgesteld wordt : "... met ten minste drie rijbanen".

.../...

Artikel 26.1.

De regeling inzake stilstaan en parkeren is gespreid over de artikelen 23 tot 27 van titel II en artikel 70 van hoofdstuk II van titel III.

Artikel 26.1. handelt over "het halfmaandelijks beurtelings parkeren" in iedere bebouwde kom en artikel 70.2.1, 2°, beschrijft het verkeersbord E.11 dat op die bijzondere parkeerregel betrekking heeft. Van het beurtelings parkeren dat geldt op een openbare weg of op een gedeelte van een openbare weg is daarentegen eerst in artikel 70 iets te bekennen.

Die verschillende voorstelling van de voorschriften inzake parkeren kan verwarring stichten.

Artikel 42.1.

Met de woorden "dat geen bredere dan voor voetgangers vereiste ruimte nodig heeft" doet de ontwerp-tekst onzekerheid ontstaan over de vraag of bepaalde voertuigen, inzonderheid kruiwagens - welke in de geldende tekst uitdrukkelijk waren vermeld - aan die bepaling onderworpen zijn.

Waar in titel III - hoofdstuk II - Verkeersborden, de beschrijving van een bepaald verkeersbord een artikel van het reglement in herinnering brengt, is het geraden daaraan, tussen haakjes, de vermelding

.../...

van dat artikel toe te voegen. Deze opmerking geldt onder meer voor de verkeersborden E.7 en E.11.

Artikel 84.

In dat artikel zou ook het koninklijk besluit van 13 mei 1975 moeten worden vermeld.

Artikel 86.

De volgende redactie wordt in overweging gegeven :

"Artikel 86.-

Dit besluit treedt in werking zes maanden nadat het in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt, met uitzondering van :

- de artikelen 8.2.1.3°, derde lid, 27.3, 27.4, 30.2 en 42.2.1.2°, die in werking treden de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt;

- artikel 36 in zover het betrekking heeft op de bestuurders en passagiers van bromfietsen, dat in werking treedt op 1 mei 1976;

- artikel 82.1, dat in werking treedt op 1 januari 1978, in zover het bepaalt dat fietsen altijd vooraan en op de pedalen van reflectoren moeten voorzien zijn;

- artikel 83.1.1, tweede lid, dat in werking treedt op 1 januari 1977".

La chambre était composée de			De kamer was samengesteld uit
Messieurs de Heren	:	J. MASQUELIN,	président de chambre, kamervoorzitter,
		H. ROUSSEAU, J. van den BOSSCHE,	conseillers d'Etat, staatsraden,
		M. VERSCHELDEN, C. DESCHAMPS,	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,
Madame Mevrouw	:	J. TRUYENS,	greffier, griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den BOSSCHE.
Le rapport a été présenté par M. P. CHARLIER, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. van den BOSSCHE.
Het verslag werd uitgebracht door de H. P. CHARLIER, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. TRUYENS.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J. MASQUELIN.