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 10 mars 1977, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "relatif aux dispositifs de sécurité et à la signalisation des passages à niveau sur les voies ferrées ainsi qu'à la circulation sur les voies ferrées et leurs dépendances", a donné le 29 mars 1977 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 10e maart 1977 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen en betreffende het verkeer op spoorwegen en aanhorigheden", heeft de 29e maart 1977 het volgend advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

Le projet ressortit à la fois à la police de la route, à la police des chemins de fer, à celle des chemins de fer vicinaux et à celle des tramways.

Il se fonde sur les lois du 12 avril 1835, du 9 juillet 1875, du 24 juin 1885 et du 23 juillet 1926, ainsi que sur la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, ces lois constituant la base du pouvoir de police du Roi en ces matières.

Bien qu'une certaine unification de la réglementation applicable ait été réalisée par les arrêtés royaux des 18 octobre 1957 et 31 décembre 1965, des difficultés subsistent.

Ainsi, en matière de répression des infractions, la loi sur la police de la circulation routière édicte des peines différentes de celles prévues par la législation relative à la police des chemins de fer, à celle des chemins de fer vicinaux ou à celle des tramways.

Il en résulte que les infractions aux dispositions du projet seront punies différemment selon que celles-ci trouveront leur base légale dans l'une ou l'autre des lois précitées. L'infraction à une même disposition sera, en outre, punie de façon différente suivant que les faits relèvent de la circulation routière ou de la police ferroviaire; elle pourrait tout aussi bien relever de l'application de lois différentes.

.../...

La même difficulté se présente en ce qui concerne les agents qualifiés pour veiller à l'application des dispositions du projet et pour rechercher les infractions. Ces agents diffèrent selon le fondement légal sur lequel est basée la disposition envisagée.

La constatation de cette diversité dans la répression des infractions amène le Conseil d'Etat à suggérer au Gouvernement de procéder par la voie légale à l'unification des dispositions applicables en ces matières.

*

* *

EXAMEN DES ARTICLES.

Article 1er.

Le projet utilisant des termes définis dans l'arrêté royal du 1er décembre 1975 (exemples : chaussée, sentier, véhicule à l'arrêt ou en stationnement ...), il serait utile que le projet renvoyât aux définitions de l'arrêté royal précité.

L'article 1er pourrait être complété par la disposition suivante :

"3° les termes définis à l'article 2 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière, ont la même signification que celle qui est définie dans cet article".

.../...

Article 2.

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant :

"Article 2.-

Pour ce qui concerne les signaux lumineux de circulation, les signaux routiers et les dispositifs dont les passages à niveau publics doivent être munis, ceux-ci sont classée en cinq catégories".

Article 3.

La disposition de l'article 4, relative au remplacement des barrières complètes par des barrières partielles devrait être jointe à l'article 3.

Cet article pourrait être rédigé comme suit :

"Article 3.-

Les passages à niveau de la première catégorie sont munis de barrières pour empêcher la circulation sur toute la largeur de la voie publique.

Ces barrières peuvent être constituées soit par deux barrières complètes (figure 1 de l'annexe), soit par quatre barrières partielles (figure 2 de l'annexe)".

Article 4.

Le 2°, b, serait mieux rédigé comme suit :

"b) par des barrières présentant des bandes alternées rouges et blanches, munies de ... (figure 1 de l'annexe)".

.../...

Le deuxième alinéa de l'article 4 pourrait être rédigé comme suit :

"Le signal routier n° C 3, d'un diamètre minimal de 0,40 m, est placé au milieu de la barrière complète (figure 1 de l'annexe) ou au milieu ...".

Article 5.

Encore que le mot "répétés" soit incorrect dans le sens qui lui est donné aux 4° et 5°, le Conseil d'Etat ne propose pas de le remplacer puisqu'il est utilisé dans ce sens par le Code de la route.

Par ailleurs, au 4°, le mot "par" doit être omis.

Article 7.

Le 2°, b, alinéa 1er, serait mieux rédigé comme suit :

"b) par deux barrières partielles présentant des bandes alternées, rouges et blanches, munies ...".

Au 2°, b, alinéa 4, le deuxième membre de phrase est inutile.

Article 8.

Aux 2° et 3°, les mots "du présent arrêté" doivent être omis.

Cette observation vaut pour toutes les autres dispositions du projet où la même expression figure, à l'exception de l'article 11, 3°.

.../...

Article 17.

Le signal routier C 3 est un signal d'interdiction : "accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur". Il est, dès lors, inadéquat pour "avertir" d'un passage d'un véhicule sur rails.

Si l'intention du Gouvernement est de rappeler l'interdiction du passage de tout véhicule lors de l'arrivée d'un véhicule sur rails, le texte devrait être remanié et indiquer, en outre, la manière dont le signal C 3 doit être utilisé.

Article 19.

La rédaction suivante est proposée pour cet article.

"Article 19.-

Les passages à niveau privés doivent être pourvus d'un dispositif de clôture muni de serrures ou de cadenas dont les clefs sont détenues par les usagers principaux du passage à niveau privé. Le dispositif doit être refermé après chaque franchissement.

Ces passages à niveau sont signalés :

- soit par les signaux routiers n° A 45 ou n° A 47, selon le cas;

- soit par l'une des signalisations au passage à niveau prévues à la section 1".

.../...

Article 25.

De l'accord du fonctionnaire délégué, les mots "et où ils", in fine du premier alinéa", doivent être remplacés par "au".

Le début du second alinéa devrait être rédigé comme suit :

"Il est interdit à toute personne non qualifiée de s'accrocher ...".

Au dernier alinéa, de l'accord du fonctionnaire délégué, les mots "même par un manque de prévoyance ou de précaution" peuvent être omis.

Article 26.

La disposition de l'alinéa 2 n'a de fondement légal que dans la mesure où elle se borne à un rappel du droit commun. Le Roi n'a, en effet, pas le pouvoir de modifier les règles de la responsabilité civile.

Le texte doit donc être omis.

Article 27.

Le texte suivant est proposé pour le début de cet article :

"Article 27.-

Le présent arrêté ne s'applique ni aux voies ferrées à l'écartement de moins d'un mètre, ni aux accès à des immeubles bâtis ou non bâtis qui nécessitent la traversée d'une ou de plusieurs voies ... (la suite comme au projet)".

.../...

Article 29.

Cet article devrait être rédigé comme suit :

"Article 29.-

... en application des dispositions :

1° de l'article 11 ..., modifié par la loi du 15 août 1897;

2° de l'article 8 ..., modifié par la loi du 20 juillet 1927;

3° du titre II ..., modifié par les lois du 20 juillet 1927, du 15 décembre 1928 et du 15 juin 1935;

4° de l'article 62 ...".

Article 30.

L'arrêté royal du 31 décembre 1965 doit être mentionné avec son intitulé.

Article 31.

Il convient de signaler que le délai de cinq ans, prévu à l'alinéa 2, court à partir de la date de la publication de l'arrêté au Moniteur, et non à partir de la date de l'entrée en vigueur de celui-ci. Il serait plus simple de calculer le délai à partir de la date d'entrée en vigueur, comme ce fut le cas pour l'arrêté royal du 31 décembre 1965 (qui est entré en vigueur le jour de sa publication).

ALGEMENE OPMERKING.

Het ontwerp betreft tegelijkertijd de politie over het wegverkeer, over de spoorwegen, over de buurtspoorwegen en over de tramwegen.

Het steunt op de wetten van 12 april 1835, 9 juli 1875, 24 juni 1885 en 23 juli 1926, alsook op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, welke wetten de rechtsgrond zijn van 's Konings politiebevoegdheid op dit gebied.

Ofschoon de toepasselijke reglementering in enige mate eengemaakt is door de koninklijke besluiten van 18 oktober 1957 en 31 december 1965, blijven nog moeilijkheden bestaan.

Zo zijn in de wet betreffende de politie over het wegverkeer voor de bestraffing van de overtredingen andere straffen gesteld dan in de wetten betreffende de politie over de spoorwegen, buurtspoorwegen en tramwegen.

Overtreding van de bepalingen van het ontwerp zal dus op een verschillende wijze gestraft worden naargelang die bepalingen hun rechtsgrond vinden in de ene of de andere van de hiervoren genoemde wetten. Overtreding van eenzelfde bepaling zal bovendien anders gestraft worden naargelang de feiten met het wegverkeer dan wel met de politie over de spoorwegen verband houden; zo'n overtreding zou evengoed onder toepassing van verschillende wetten kunnen vallen.

.../...

Dezelfde moeilijkheid doet zich voor wat betreft de ambtenaren die bevoegd zijn om toe te zien dat de bepalingen van het ontwerp worden nagekomen en om overtredingen op te sporen. Die ambtenaren verschillen naar gelang van de rechtsgrond waarop de overtreden bepaling steunt.

Deze verschillen in de bestraffing van overtredingen nopen de Raad van State ertoe aan de Regering in overweging te geven dat bij wet zou worden voorzien in de eenmaking van de in dezen toepasselijke bepalingen.

*
* *

ONDERZOEK VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Het ontwerp werkt met termen die omschreven zijn in het koninklijk besluit van 1 december 1975 (bijvoorbeeld : rijbaan, pad, stilstaand voertuig, geparkeerd voertuig ...); het ware dan ook nuttig in het ontwerp te verwijzen naar de "bepalingen" van het genoemde koninklijk besluit.

Artikel 1 zou met de volgende bepaling kunnen worden aangevuld :

"3° de termen die omschreven zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer hebben dezelfde betekenis als in dat artikel".

.../...

Artikel 2.

De Raad van State stelt de volgende tekst voor :

"Artikel 2.-

Wat betreft de verkeerslichten, verkeersborden en inrichtingen waarmede de openbare overwegen moeten zijn uitgerust, worden deze laatste in vijf categorieën ingedeeld".

Artikel 3.

De bepaling van artikel 4 betreffende de vervanging van volledige door gedeeltelijke slagbomen zou aan artikel 3 moeten worden toegevoegd.

Dit artikel kan als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 3.-

De overwegen van de eerste categorie zijn van volledige slagbomen voorzien om het verkeer over de volle breedte van de openbare weg te beletten.

Die slagbomen kunnen zijn : ofwel twee volledige slagbomen (figuur 1 van de bijlage), ofwel vier gedeeltelijke slagbomen (figuur 2 van de bijlage)".

.../...

Artikel 4.

De tekst onder 2°, b, kan beter als volgt worden geredigeerd :

"b) door slagbomen met afwisselend rode en witte banden, voorzien van ... (figuur 1 van de bijlage)".

Het tweede lid van artikel 4 kan als volgt worden gelezen :

"Het verkeersbord nr. C 3, van ten minste 0,40 m diameter, wordt aangebracht in het midden van de volledige slagboom (figuur 1 van de bijlage) of in het midden ...".

Artikel 5.

Ofschoon het woord "herhaald" onjuist is in de betekenis die eraan gegeven is onder 4° en 5°, stelt de Raad van State niet voor het te vervangen, aangezien het ook in het reglement op het wegverkeer in die betekenis gebruikt is.

Onder 4° vervange men de woorden "en door de verkeerslichten voorzien bij het 1° en 2°" door de woorden "en de verkeerslichten bedoeld in 1° en 2°"; onder 5° vervange men de woorden "voorzien bij het 1° en 2°" door de woorden "bedoeld in 1° en 2°".

.../...

Artikel 7.

De tekst onder 2°, b, eerste lid, zou beter als volgt worden geredigeerd :

"b) door twee gedeeltelijke slagbomen met afwisselend rode en witte banden, voorzien van ...".

Onder 2°, b, vierde lid, is het tweede zinsdeel overbodig.

Artikel 8.

Onder 2° en 3° moeten de woorden "van dit besluit" vervallen.

Deze opmerking geldt voor alle andere bepalingen van het ontwerp waar dezelfde woorden voorkomen, behalve voor artikel 11, 3°.

Artikel 17.

Het verkeersbord C 3 is een verbodsbord : "verboden toegang, in beide richtingen, voor ieder bestuurder". Het is derhalve niet dienstig als "waarschuwing" voor de doortocht van een spoorrijtuig.

Is de bedoeling van de Regering dat het verbod van doorgang voor ieder voertuig bij het naderen

.../...

van een spoorrijtuig wordt herhaald, dan zou de tekst moeten worden herwerkt en zou hij bovendien moeten bepalen op welke wijze het bord C 3 moet worden gebruikt.

Artikel 19.

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te redigeren :

"Artikel 19.-

De privé-overwegen moeten worden voorzien van een afsluiting met sloten of hangsloten waarvan de sleutels worden gehouden door de voornaamste gebruikers van de privé-overweg. De afsluiting moet na elk gebruik opnieuw afgegrendeld worden.

Die overwegen worden gesignaleerd :

- ofwel door de verkeersborden nr. A 45 of nr. A 47, al naar het geval;

- ofwel door een van de in afdeling 1 bedoelde overwegsignalisaties".

Artikel 25.

Aan het slot van het eerste lid vervange men de woorden "dan wel de seinen van de spoorweg beletten te zien" door de woorden "of het zicht op de seinen van de spoorweg belemmeren".

.../...

Het begin van het tweede lid zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"Het is aan ieder onbevoegd persoon verboden zich ...".

In overleg met de gemachtigde ambtenaar wordt voorgesteld in het laatste lid de woorden "zelfs door een gebrek aan vooruitzicht of voorzichtigheid" te schrappen.

Artikel 26.

De bepaling van het tweede lid heeft slechts rechtsgrond in zover zij alleen maar het gemeen recht in herinnering brengt. De Koning is immers niet bevoegd om de regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te wijzigen.

De tekst moet dus vervallen.

Artikel 27.

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te redigeren :

"Artikel 27.-

Dit besluit is niet van toepassing op de spoorwegen met een spoorbreedte van minder dan een meter, noch

.../...

op de over een of meer sporen lopende toegangswegen tot gebouwde of ongebouwde eigendommen. Artikel 25 is echter wel van toepassing op die toegangswegen".

Artikel 29.

Dit artikel zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"Artikel 29.-

Naar gelang van het geval ... aangewezen overeenkomstig het bepaalde in :

1° artikel 11 ..., gewijzigd bij de wet van 15 augustus 1897;

2° artikel 8 ..., gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927;

3° titel II ..., gewijzigd bij de wetten van 20 juli 1927, 15 december 1928 en 15 juni 1935;

4° artikel 62 ...".

Artikel 30.

Het koninklijk besluit van 31 december 1965 moet met zijn opschrift worden vermeld.

.../...

Artikel 31.

Opgemerkt moet worden dat de in het tweede lid bepaalde termijn van vijf jaar ingaat vanaf de dag waarop het besluit in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt, niet vanaf de dag waarop het in werking treedt. Het ware eenvoudiger de termijn te berekenen vanaf de dag van de inwerkingtreding, zoals gedaan is voor het koninklijk besluit van 31 december 1965 (dat de dag van zijn bekendmaking in werking is getreden).

La chambre était composée de

Messieurs : J. MASQUELIN, président,
de Heren : voorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Etat,
Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON, assesseurs de la section de législation,

C. DESCHAMPS, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Madame : J. TRUYENS, greffier.
Mevrouw : griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. MASQUELIN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. MASQUELIN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J. TRUYENS. J. MASQUELIN.