KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 23e Augustus 1952 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de verkeerspolitie, zoals het door de Minister op 29 October 1952, 27 November 1952, 24 December 1952 en 2 April 1953 gewijzigd werd, heeft de 27e April 1953 het volgend advies gegeven :

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 23 août 1952, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière, tel qu'il a été amendé par le Ministre les 29 octobre 1952, 27 novembre 1952, 24 décembre 1952 et 2 avril 1953, a donné le 27 avril 1953 l'avis suivant :

Voorafgaande opmerking.

Een reglement als dit op de verkeerspolitie, dat zeer velen zullen moeten toepassen, dient zo geschreven te zijn dat het voor iedereen verstaanbaar is. De bewoordingen moeten eenvoudig en gemakkelijk te onthouden zijn. De Raad van State constateert, dat de tekst van het hem voorgelegde ontwerp zich noch door eenvoud, noch door bondigheid onderscheidt. De stellers hebben er zich op toegelegd, de stof zo nauwgezet mogelijk te regelen en hebben daarvoor meestal een uiterst technische terminologie gebruikt.

Naar het oordeel van de Raad van State, is die methode niet geschikt voor de rol welke de beoogde reglementering heeft te vervullen en betekent de voorgestelde tekst geen vooruitgang ten opzichte van het thans geldende reglement.

Voorts komen in het ontwerp afdelingen voor, die geen betrekking hebben op eigenlijke verkeersregelen en in een afzonderlijke reglementering kunnen behandeld worden.

Algemene opmerkingen.

I.

Er weze opgemerkt, dat tal van bepalingen de Minister een ruime verordenende bevoegdheid verlenen.

.../...

De wet van 1 Augustus 1899 heeft die macht enkel aan de Koning, de provinciën en de gemeenten verleend (artikel 1).

Volgens het door de Regering ingediende ontwerp dezer wet, zou ook de Minister bevoegdheid hebben verkregen tot het nemen van aanvullende besluiten. De centrale kamerafdeling heeft die machtsdelegatie bestreden. Haar verslag zegt het uitdrukkelijk en de wetgever heeft zich met het standpunt der afdeling verenigd :

> "Verslag aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers, door de hr Liebaert de 4de Maart 1898 gedaan namens de centrale afdeling (vertaling). - (Pasin. 1899, p.257).
>
> ---
>
> .....
>
> Het door de Regering voorgestane stelsel van wetgeving behelst een algemene wet tot machtsdelegatie, waarbij zouden aansluiten vooreerst een algemene reglementering, vervolgens een drievoudige aanvullende reglementering :
>
> 1° een bij koninklijk besluit bekrachtigd algemeen reglement zou op alle verkeerswegen van toepassing zijn : Rijkswegen, provinciewegen, verbeterde of niet verbeterde buurtwegen, gemeentewegen ;

.../...

2° een aanvullend reglement zou door de Minister van Openbare Werken worden vastgesteld, maar dat ministerieel besluit zou enkel voor de Rijkswegen gelden ;

3° op haar beurt zou de provincie voor het verkeer op de provinciewegen regelen kunnen stellen, mits niet tegen het koninklijk besluit in te gaan ;

4° ten slotte zou ook de gemeente een aanvullend reglement kunnen maken, dat alleen voor de wegen der gemeente geldt.

Daarin bestaat de hele wet.

\+

\+ \+

De centrale afdeling betwist niet, dat de wet op de verkeerspolitie een wet tot machtsdelegatie moet zijn. In het begin dezer eeuw was het mogelijk van mening te verschillen over de vraag, of het vaststellen van de regelen inzake toepassing van het verkeersreglement tot de bevoegdheid van de wetgevende dan wel van de uitvoerende macht diende te behoren ; thans is geen twijfel meer mogelijk, want het ware strijdig met de voortdurende volmaking van verkeer en wegen, en het zou remmend werken op de vooruitgang, die regelen bij de wet te stellen. Reeds in 1841 hebben leden van de Kamer het initiatief genomen voor een wet waarvan

.../...

het enige oogmerk was, de Regering een machtsdelegatie te verlenen welke haar bij de wet van floréal, jaar X, was geweigerd. Naar de opvatting der centrale afdeling moet het principe der delegatie, die in 1841 voor een bijzonder geval is gevraagd, veralgemeend worden en zal het wetgevend lichaam, door ieder jaar ter gelegenheid van de behandeling der begroting de wijze waarop de Regering haar opdracht vervult, te bespreken, op de verkeerspolitie een veel nuttiger invloed uitoefenen dan door zelf eens voor al te beslissen.

Buiten de delegatie aan de Regering, voorziet het ontwerp echter in een drievoudige subsidiaire delegatie waarmede de centrale afdeling niet kan instemmen.

Zo het niet voldoende is dat het wetgevend orgaan de reglementering van het verkeer aan een koninklijk besluit overlaat en zo, om redenen die niet duidelijk zijn, moet toegestaan worden dat die reglementering zelfs bij een eenvoudig ministerieel besluit plaats vindt, waarom zou de Minister dan alleen voor de Rijkswegen en niet voor provincie- en gemeentewegen regelingen kunnen treffen ?

...

Met betrekking tot de verordenende bevoegdheid die het ontwerp aan de Minister van Openbare Werken verleent, weze opgemerkt dat zij, om de

.../...

hoger aangegeven redenen, op alle wegen hoegenaamd zou moeten kunnen toegepast worden, maar de centrale afdeling is niet overtuigd van de noodzakelijkheid, de ministeriële boven de koninklijke besluiten te plaatsen in een aangelegenheid, waar overvloed meer dan schaarste aan reglementen zou kunnen schaden.

Het door de centrale afdeling aangenomen stelsel behelst dus, zonder dat de wegen naar hun aard worden onderscheiden, eerst een delegatiewet die de Regering een bij koninklijk besluit uit te oefenen algemene verordenende bevoegdheid verleent, vervolgens een door provincie- en gemeenteraden uit te oefenen aanvullend reglementeringsrecht.

"Regeringsontwerp in 1896 ".

Artikel 1.-

De politie op het vervoer is van toepassing op de voertuigen van alle aard, met inbegrip van rijwielen; in het algemeen wordt zij geregeld door de Koning, zowel met betrekking tot de instandhouding der wegen als tot een veilig en gemakkelijk verkeer.

Bijzondere aanvullende reglementen kunnen worden vastgesteld, hetzij door de Minister van Landbouw en van Openbare Werken, wanneer het

.../...

Rijkswegen of opnieuw tot het Rijk komende in concessie gegeven wegen betreft, hetzij door de provinciale raden wanneer het provinciewegen en onder de dienst der provinciën ressorterende in concessie gegeven wegen betreft, hetzij door de gemeenteraden wanneer het gaat om gemeentewegen en wegen waarvan de concessie onder de gemeenten ressorteert.

"Tekst der wet van 1 Augustus 1899".

Artikel 1.-

Aan de Regering wordt machtiging verleend om, bij koninklijk besluit, algemene verordeningen uit te vaardigen tot regeling van de politie op het vervoer en op het verkeer van alle vervoermiddelen te lande, van trek-, last- of rijdieren en van vee.

Zij moet eerst de zienswijze der bestendige deputatiën inwinnen. Ten aanzien der wegen van de Staat is, in dringende gevallen, die raadpleging niet vereist tot het uitoefenen van het recht van politie, bij het eerste lid aan de Regering toegekend.

Aanvullende verordeningen kunnen gemaakt worden, hetzij door de provincieraden, hetzij door de gemeenteraden.

De provincieverordeningen mogen niet strijdig zijn met de wetten noch met de algemene verordeningen en worden aan 's Konings goedkeuring onderworpen.

De gemeenteverordeningen mogen niet strijdig zijn met de wetten noch met de algemene en de provinciale verordeningen en worden aan de goedkeuring der bestendige deputatie onderworpen, behoudens beroep bij de Koning.".

.../...

Het is misschien te betreuren, dat ook thans nog de aanvullende verordeningen van de gemeenten uitgaan, niet alleen dus de bepalingen inzake de gemeentewegen, maar ook de reglementen betreffende het verkeer op de grote verkeerswegen die over hun grondgebied lopen, terwijl de bevoegde Minister daarentegen niet over de minste verordenende bevoegdheid beschikt.

Zulks neemt niet weg, dat de tekst der wet van 1 Augustus 1899 formeel is en dat de centrale Kamerafdeling de draagwijdte er van heeft omschreven.

In de huidige stand van de wetgeving kan de Koning aan de Minister dus enkel bevoegdheid verlenen tot uitvoering anders dan bij wijze van verordening, zoals de bevoegdheid om individuele maatregelen te treffen.

II.

Sommige bepalingen van het ontwerp hebben betrekking op het bestaan en het aanbrengen van reglementaire borden en het trekken van witte of gele strepen op de openbare wegen.

Op één uitzondering na (artikel 48, § 2, van het ontwerp) is nergens gezegd, welke overheid of persoon bevoegd of verplicht is die tekens aan te brengen, terwijl die borden en strepen in vele gevallen de "gepaste opschriften of aanwijzingen" zijn, bedoeld in artikel 1 der wet van 1 Augustus 1899 en dienend om de betrokkenen in kennis te stellen van de maatregelen die de openbare overheid inzake verkeer heeft genomen.

.../...

De vraag rijst dan ook welke overheid bevoegd is om die borden en strepen aan te brengen.

In de huidige stand der wetgeving, vallen die verrichtingen onder de bevoegdheid van de gemeente.

Volgens artikel 1 der wet van 1 Augustus 1899 heeft de Koning enkel de macht om een algemene verordening uit te vaardigen.

Dat artikel verleent aan de gemeenten en de provinciën de macht om aanvullende verordeningen te maken. Krachtens die macht is het, dat de gemeenten de verschillende, in het wegenverkeersreglement bedoelde borden aanbrengen.

Het reeds aangehaalde verslag van de centrale afdeling brengt de wet van 16-24 Augustus 1790 in herinnering en concludeert daaruit het volgende :

"En wat in de eerste plaats de gemeente betreft: op grond van de wet van 16-24 Augustus 1790 heeft de gemeenteoverheid te waken voor een veilig en gemakkelijk verkeer op straten, kaaien, pleinen en openbare wegen, waaronder, zoals de woorden aangeven en overeenkomstig het arrest van het Hof van verbreking van 30 Maart 1868, te verstaan zijn om het even welke wegen die door een gemeente lopen, zonder de Rijkswegen welke straten vormen te mogen uitsluiten.

Ongetwijfeld kan het wetgevend orgaan breken met dat algemeen beginsel inzake bevoegdheid dat tot nog toe haast even streng als een grondwettelijk beginsel is nageleefd, maar de gelegenheid lijkt slecht gekozen om er van af te wijken ".

.../...

Het Hof van verbreking bevestigt in zijn arrest van 9 Maart 1936 (Pas.1936, I, blz.182), waarvan hier de vertaling volgt, nogmaals dat de bevoegdheid, de borden te plaatsen, aan de gemeente toekomt; het formuleert zijn opvatting als volgt :

"....

Aangezien anderzijds volstaat dat het gemeentebestuur in de Bonneelstraat, dicht bij dezer aansluiting bij de Leuvense Steenweg, het teken, in artikel 131, 7°, van het koninklijk besluit van 1 Februari 1934 bedoeld heeft doen plaatsen;

Aangezien artikel 51, 3°, van dat koninklijk besluit verklaart dat steeds als secundaire wegen worden beschouwd de gedeelten van openbare wegen, zelfs hoofdwegen, die bij het naderen van een splitsing, aansluiting of kruising van het bedoelde teken voorzien zijn ;

Aangezien die tekst, welke een leemte aanvult in de vroeger bestaande wetgeving, de administratieve overheid tot op zekere hoogte gelegenheid geeft van de inzake voorrang gestelde regelen af te wijken wanneer de toestand zulks gebiedt ;

Aangezien het gemeentebestuur, waaraan de wet van 16-24 Augustus 1790 opdracht geeft voor een gemakkelijk en veilig verkeer te zorgen, behoudens bijzondere strijdige bepaling bevoegd is om op de openbare weg het teken aan te brengen dat bedoeld is in de artikelen 131, 7° en 51, 3°, van het koninklijk besluit van 1 Februari 1934 ;

Aangezien hieruit volgt dat het aanbrengen van zodanig teken in de door beklaagde gevolgde Bonneelstraat, deze straat het karakter van een secundaire weg gaf ;

... ".

.../...

In feite worden de verkeerstekens vaak door het Bestuur van bruggen en wegen geplaatst.

Hoewel het Hof van verbreking in zijn twee arresten van 11 Mei 1937 (Arresten van het Hof van verbreking, 1937, blz. 40) verklaart, dat de borden voor de weggebruikers bindende kracht hebben, voor zover zij met de desbetreffende bepalingen van het Wegenverkeersreglement overeenstemmen, ook al zijn zij door een onbevoegde overheid geplaatst, blijft de gemeente niettemin de bevoegde overheid en heeft de Minister van Openbare Werken terzake geen macht.

Laat artikel 1 der wet van 1 Augustus 1899 een anachronisme geworden zijn; laat het onaanvaardbaar zijn dat, in een tijd waarin het wegverkeer zich op een voor de wetgever van 1899 onvoorzienbaar intense en snelle wijze heeft uitgebreid, de gemeenten op eigen gezag het verkeer moeten regelen op wegen die niet uitsluitend van plaatselijk belang zijn, dat alles neemt niet weg dat het centraal gezag enkel ingevolge een wijziging der wet de verkeerstekens op de openbare wegen zou kunnen plaatsen.

III.

Het verkeer van buurt- en stadstrams geschiedt meestal op dezelfde openbare wegen als dat van personen, andere voertuigen en dieren waarop het algemeen reglement op de verkeerspolitie van toepassing is.

.../...

De politie op de buurtspoorwegen wordt krachtens de wet van 24 Juni 1885 door de Koning geregeld.

De bevoegdheid om de politie op de trams te regelen, berust, krachtens de wet van 9 Juli 1875 bij de overheid die de concessie verleent, dit is, hetzij bij de gemeenteraden, hetzij bij de bestendige deputaties, hetzij bij de provinciale raden, hetzij ten slotte bij de Koning.

Terwijl voor de buurtspoorwegen slechts één bijzonder reglement geldt, zijn de tramwegen onderworpen aan reglementen die van concessie tot concessie verschillen. De "weggebruikers" hebben er geen kennis van.

Anderzijds geldt het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer niet voor de buurtspoorwegen en tramwegen.

Zo bij voorbeeld moeten de weggebruikers acht geven op de lichtsignalen, terwijl de bestuurders van de buurtspoorwegen er volgens hun reglement niet moeten op letten en de bestuurders van tramrijtuigen volgens het reglement van de door de Regering in concessie gegeven tramwegen wel op die signalen moeten acht geven.

In de buurt van het Zuid- en het Noordstation te Brussel zijn op dezelfde grote verkeersweg drie verschillende reglementen onderscheidenlijk

.../...

van toepassing op de daar voorbijrijdende voertuigen, zonder dat de ene categorie zich hoeft te storen aan de reglementen die voor de andere gelden.

Het gevolg daarvan is een verwarring die beslist moet worden verholpen. Wijziging der wetgeving op de tramwegen is volstrekt geboden. In afwachting dat die gewijzigde wetgeving tot stand komt, belet niets de eenmaking van de bepalingen betreffende het wegverkeer en van die inzake buurtspoorwegen en door de Koning in concessie gegeven tramwegen.

IV.

Aan het gebruik dat het ontwerp maakt van definities zijn wel enkele bezwaren verbonden.

Het is niet nodig, alle gebruikte termen te verklaren.

Wil men niet het gevaar lopen, bij de belanghebbenden verwarring te stichten, dan geve men alleen daar een definitie waar men de gebruikelijke betekenis der woorden wil beperken.

Sommige definities zijn onvolledig.

Anderzijds geeft het ontwerp geen definitie van enige belangrijke begrippen, onder meer het begrip "berm", waarvan een omschrijving nodig was.

.../...

V.

Zoals in het verslag aan de Koning wordt gezegd, is het de bedoeling der stellers van het ontwerp, de regelen inzake verkeer en verkeerstekens aan de internationale overeenkomsten aan te passen.

De Raad van State constateert, dat de in onderstaande tabel voorkomende bepalingen weliswaar met die overeenkomsten overeenstemmen, naar dat zulks met andere niet het geval is.

Daaruit volgt dat, wanneer die overeenkomsten zullen zijn goedgekeurd en daardoor kracht van wet hebben gekregen, voor het verkeer bepalingen zullen gelden die op sommige punten verschillend of zelfs tegenstrijdig zullen zijn.

Die toestand zal dus dienen verholpen te worden indien de Regering, zoals zij verklaart, de regelen van de door haar gesloten internationale overeenkomsten wil toepassen.

.../...

Vergelijkende tabel van de bepalingen der internationale overeenkomsten en van de bepalingen van het ontwerp.

Wegverkeer.

Protocol.		Ontwerp.
Hoofdstuk I.	Art. 1 - 5	Art. 2
	Art. 4	
Hoofdstuk II.	Art. 6 - 16	
	Art. 8	Art. 64, 61
	Art. 9	10
	10	25, 60
	11	14, 15
	12	18
	16	66 - 69
Hoofdstuk IV.	Art. 18 - 23	Art. 131 - 161
	19	138
Bijlagen I		Art. 2, 7°
3		131 - 161
5		132, 1°
6 I a		101
b		102
c		103
8		53

Afmetingen en gewicht der voertuigen.

Art. 1	Art. 73 - 77

.../...

Verkeerstekens.

Protocol.		Ontwerp.
Deel II.		
Hoofdstuk I.	Art. 3-10 :	
	Art. 3, a, b, c	Art. 162, 1°, 2°, 3°
	Art. 4	162
Hoofdstuk II.	Art. 11-27 :	
	12	163, 1°
	13	2°
	15, 1°, 3°	6°
	15, 2°, 3°	7°
	16	8°
	18	10°
	19	11°
	20	12°
	22	13°
	25	14°
Hoofdstuk III.	Art. 29-35	Art. 167 - 168
	Art. 36	169 - 170
Hoofdstuk IV.	Art. 37-45	171 - 172
	39, 1°	171, 3°
	40, 1°, 2°	4°
	41	9°
Deel III.		
Art. 46 - 50		Art. 184 - 193
47 - 48		185 - 187
49 - 50		188 - 193
Deel IV.		
Art. 51 - 52		Art. 5, 1°
Deel V.		
Art. 53		Art. 180 - 181.

.../...

VI.

In zeer veel gevallen brengt het ontwerp in de thans geldende bepalingen alleen vormwijzigingen aan.

Die bepalingen hebben aanleiding gegeven tot een overvloedige rechtspraak welke hun betekenis nader heeft omschreven.

Eens dat die bepalingen een vaste betekenis hebben gekregen, is het gevaarlijk vormwijzigingen aan te brengen die onzekerheid scheppen, terwijl de Regering niet de bedoeling heeft de reglementering terzake te wijzigen.

Het ware beter, de thans geldende tekst te behouden.

VII.

In artikel 27 en in verscheidene andere bepalingen komt het begrip "open veld" voor.

In het thans geldende reglement staat dat begrip tegenover het begrip "bebouwde kom".

Dit laatste wordt nergens in het ontwerp gebruikt.

Strikt genomen betekent "het open veld" een plaats waar geen woningen staan, wat in België maar zelden voorkomt.

.../...

Waar het begrip "open veld" in het thans geldende reglement tegenover het begrip bebouwde kom staat, heeft het een minder strikte betekenis.

Volgens de uitleg van de gemachtigde ambtenaar, wil de Regering terzake niets nieuws invoeren.

Om de verwarring te voorkomen die het onvermijdelijk gevolg zal zijn van het weglaten van het begrip bebouwde kom, zou dit begrip best in het ontwerp worden opgenomen.

VIII.

Daar sommige bepalingen van het ontwerp op het verkeer van de strijdkrachten betrekking hebben, is het wenselijk dat de Minister van Landsverdediging zou voorkomen onder de ministers die het initiatief tot het besluit nemen, dat hij in artikel 210 van het ontwerp zou aangewezen worden om aan de uitvoering mede te werken, en dat hij het ontwerp zou medeondertekenen.

IX.

Aangezien de Dienst van het wegverkeer overgebracht werd van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw naar het Ministerie van Verkeerswezen bij het koninklijk besluit van 24 Februari 1953 houdende overplaatsing van de diensten van het Bestuur van de binnenscheepvaart, van de

.../...

Dienst van het wegverkeer, van het Centraal Bureau voor benodigdheden, van de Hydrographie van de kust, van de Sociale Zekerheid van de zeelieden en van de diensten voor de zeevisserij, dient het ontwerp gewijzigd te worden met inachtneming van deze overdracht van bevoegdheid.

X.

Bij de onderverdeling der artikelen dient te worden afgezien van een nummering die het verwijzen bemoeilijkt. Het verdient de voorkeur óf helemaal niet te nummeren en dan per lid te verwijzen, óf in paragrafen te verdelen.

Onderzoek van het ontwerp.

Inleiding.

In de inleiding hoeft niet te worden verwezen naar de bepalingen die het ontwerp zal moeten vervangen en waarvan de Raad van State in artikel 208 de uitdrukkelijke opheffing voorstelt.

Het tweede en het derde lid kunnen dus vervallen.

De wet van 1 Augustus 1899 schrijft niet voor, dat het reglement in ministerraad moet worden overlegd. Met het reglement van 1934 is het niet gebeurd.

.../...

Al staat het de Regering vrij, het reglement in ministerraad te overleggen, om practische redenen wordt toch beter niet vermeld dat die formaliteit is vervuld, daar anders ten onrechte de mening kan ingang vinden, dat het toekomstig reglement slechts bij in ministerraad overlegde besluiten kan worden gewijzigd.

Beschikkend gedeelte.

Artikel 1.

Artikel 1 zou beter luiden als volgt :

"Artikel 1.-

Dit reglement geldt voor het verkeer, op de openbare weg, van voetgangers en van alle middelen van vervoer te land, alsmede van trek-, last- of rijdieren en van vee, met uitzondering van :

1° voertuigen op rails die gebruik maken van de openbare weg;

2° motorvoertuigen, voetgangers en trekdieren die vaartuigen jagen op een voor het openbaar verkeer openstaande weg.".

Onder 2, 2°, wordt bepaald dat "het bestuur dat deze weg onder zijn beheer heeft, de voorwaarden van het jagen bepaalt".

.../...

De overheid die het "beheer" heeft, is niet noodzakelijk die welke voor die weg politiebevoegdheid heeft.

Berusten het "beheer" en de politiebevoegdheid bij een zelfde overheid, dan is die bepaling overbodig. In het tegenovergestelde geval is de bepaling onwettelijk, want de wet van 1 Augustus 1899 verleent de Koning geen macht om wijziging te brengen in de bevoegdheden en om politiebevoegdheid toe te kennen aan een overheid die ze niet heeft.

Artikel 2.

1°. Hoewel het besluit van 31 December 1937, dat het huidige verkeersreglement op de militaire wegen toepasselijk verklaart, in het ontwerp wordt opgeheven, wil de Regering deze wegen aan de nieuwe reglementering onderwerpen. Daarvoor is echter geen uitdrukkelijke bepaling nodig, want de in het ontwerp gegeven definitie van "openbare weg" is ruim genoeg om daaronder te begrijpen de tot het privaat Staatsdomein behorende wegen, in zover zij voor het openbaar verkeer opengesteld zijn.

3°. Van het begrip "rijstrook" heeft de Raad van State in zijn advies van 27 Augustus 1952, nummer 3118, reeds een omschrijving gegeven.

De tekst die de Raad van State in dat advies had voorgesteld, heeft de Regering overgenomen in het koninklijk besluit van 15 October 1952, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 24 October.

.../...

Derhalve dient het ontwerp dezelfde definitie te geven als het koninklijk besluit van 15 October 1952, namelijk :

"3° rijstrook : elk gedeelte van een rijbaan dat overlangs met speciale tekens is afgebakend;".

7°. De kenmerken van het rijwiel worden in deze bepaling niet aangegeven, zodat hier niet van een definitie kan worden gesproken.

Of wel dient een definitie van "rijwiel" te worden gegeven, of wel moet dit gedeelte van de bepaling worden geschrapt.

De leeftijd van de bestuurder kan niets veranderen aan de definitie die in 7° wordt gegeven (de eisen inzake leeftijd zijn geregeld in artikel 55). Men schrappe dus in die bepaling de woorden "behalve wat de bepalingen inzake de leeftijd van de bestuurder betreft".

Daar anderzijds het rijwiel uiteraard steeds een voertuig is, kan de laatste volzin van 7° beter als volgt worden gelezen : "Het niet bereden rijwiel wordt niet als een voertuig beschouwd".

12°. De Regering heeft de Franse tekst van het ontwerp als volgt geamendeerd : "train de véhicules: ensemble constitué d'un véhicule automoteur ou d'un véhicule articulé, et d'une ou plusieurs remorques".

.../...

13°, 14° en 15°. De Raad van State constateert, dat de regelen betreffende het stationneren en het parkeren in gans het ontwerp dezelfde zijn. Een definitie van ieder van beide begrippen kan leiden tot de opvatting, dat de bestuurder zich anders zal moeten gedragen naar gelang hij in een van beide gevallen verkeert. Het ware dus beter de definitie van geparkeerd voertuig te schrappen en de nummers 13° en 14° als volgt te stellen :

"13° stilstaand voertuig : het voertuig dat stilstaat gedurende de tijd die voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken nodig is;

14° stationnerend voertuig : het voertuig dat langer stilstaat dan voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken nodig is;".

16°. In de definitie late men de volzin waarin sprake is van de kentekenen van de bevoegde agenten achterwege. Een geschiktere plaats voor die bijzonderheden is het artikel waarin een opsomming van de ambtenaren en beambten wordt gegeven en bepaalde bevoegdheden en sommige voorwaarden voor hun optreden worden vastgesteld.

17°. Juister ware : "bestuurder: degene die een voertuig bestuurt, trek-, last- of rijdieren of vee geleidt, dan wel dat voertuig of die dieren onder zijn bewaking heeft".

21°. De gemachtigde van de Regering heeft de tekst van het ontwerp geamendeerd en de woorden "totale of gedeeltelijke" geschrapt.

.../...

Algemene opmerking in verband met artikel 2 :

Bij vergelijking met het huidige reglement valt het op, dat het ontwerp bepaalde begrippen niet meer kent (openbaar plein, splitsing, aansluiting, kruising, motorvoertuig, gangvaardig motorvoertuig, weggebruiker, traaggaande weggebruiker), dat het er andere wijzigt (motorvoertuig op drie wielen, motorfiets) en nieuwe invoert (kruispunt), en dat het een definitie geeft van niet vroeger omschreven begrippen (bestuurder, wielbasis, overweg).

Bij de bespreking van de volgende artikelen zal de Raad van State de gelegenheid hebben, op de rechtsgevolgen van die innovaties te wijzen.

Artikel 3.

Een duidelijkere tekst voor de inleidende zin van artikel 3 ware de volgende :

"Artikel 3.-

Met het toezicht op de naleving van de wet van 1 Augustus 1899 en van de ter uitvoering daarvan genomen reglementen, en met het vaststellen van de overtredingen van die wet en die reglementen, worden belast : ... (tekst van het ontwerp) ...".

.../...

In artikel 4 van de wet van 1899 betekent het woord "Regering" de Koning en niet de minister.

In beginsel betekent het woord "Regering" in een wettekst de Koning. Het bedoelt alleen de minister indien voor een interpretatie in die zin ernstige redenen voorhanden zijn. Volgens het verslag van de centrale afdeling heeft de wetgever echter gewild, dat de beambten aan wie bij toepassing van artikel 4 opdracht zou worden gegeven, op dezelfde wijze zouden worden aangewezen als de ambtenaren die belast zijn met de bij de wet van 25 Juli 1891 geregelde politie der spoorwegen, dit is bij koninklijk besluit.

De ambtenaren en beambten, bedoeld in 1° en 2° van artikel 3 van het ontwerp, moeten dus door de Koning en niet door de minister worden aangewezen.

Artikel 3 moet verder aangevuld worden met een laatste lid inhoudend hetgeen in artikel 2 met betrekking tot de kentekenen van de bevoegde agenten is bepaald : "Alleen ambtenaren en beambten die kennelijk hun ambtstekenen dragen, kunnen aan bestuurders in beweging bevelen geven".

.../...

Artikelen 4 en 5.

1. De Raad van State constateert, dat de voetgangers verplicht zijn de aanwijzingen van de verkeerstekens op te volgen maar niet gehouden zijn gehoor te geven aan de zelfs mondelinge bevelen van de bevoegde agenten. Anderzijds hebben die bevelen ten opzichte van de weggebruikers de voorrang boven de aanwijzingen van de verkeerstekens (artikel 5, 3). Zodanig gebrek aan eenheid zou tot verkeersongevallen kunnen leiden.

Bovendien zijn de bestuurders van buurttrams niet verplicht aan die bevelen te gehoorzamen, aangezien het koninklijk besluit van 24 Mei 1913, dat de politie der buurttrams regelt, hun die verplichting niet oplegt.

Voor de trams die door de Regering in concessie zijn gegeven, is de regel te vinden in het desbetreffende politiereglement. Zo moeten de bestuurders van die trams slechts aan één bevel gehoorzamen : het bevel om stil te houden, krachtens artikel 6 van het politiereglement van 27 Januari 1931, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 26 Augustus 1936.

Deze toestand wettigt de algemene opmerking nr III, hierboven door de Raad van State gemaakt.

De Raad van State stelt vast, dat het onder b bedoelde verkeersteken niet overeenstemt met het verkeersteken bepaald in het Verdrag van Genève. De verkeerstekens d en e komen in dat verdrag niet voor.

.../...

Onder 2 wordt het begrip "verkeersplanton" niet nader omschreven. Geldt die benaming voor de bestuurders van motorrijwielen die vóór bepaalde convooien rijden en die begeleiden, of voor de militairen die het verkeer aan de uitgang van de door het leger gebruikte gebouwen regelen ?

De Raad van State merkt op dat de gegeven tekst van nummer 4 geen enkele verplichting noch rechtsgevolg impliceert. Het verplicht noch de bestuurders, noch de voetgangers stil te houden. Geeft die tekst wel de bedoeling van de Regering weer ?

Artikel 6.

De woorden "veroorzaakt of er aanleiding toe heeft gegeven", in de eerste volzin, postuleren de aansprakelijkheid of een positieve gedraging vanwege de bestuurder. Beter ware het gebruik van een meer algemene uitdrukking, namelijk "bij een ongeval betrokken is".

De Raad van State constateert, dat de verplichtingen van artikel 6 niet gelden voor de voetgangers.

Artikel 7.

De Nederlandse en de Franse tekst dekken elkaar niet geheel. De Nederlandse tekst van dit artikel zegt onder meer "die zich op de openbare weg bevinden", welke voorwaarde niet in de Franse tekst voorkomt.

.../...

Voorts is artikel 7 te absoluut gesteld. Binnen de perken van de hem in zake verkeer toegekende delegatie kan de Koning de bevoegdheid, om overlegging van het identiteitsbewijs te eisen, alleen verlenen naar aanleiding van een bevel, een misdrijf of een verkeersongeval.

Artikel 8.

In de Franse tekst ware het aangewezen, de uitdrukking "coulé en force de chose jugée" te vervangen door "ayant acquis force de chose jugée". Voorts dient hier te worden bepaald dat de griffier van het gerecht dat de beslissing heeft uitgesproken, het identiteitsbewijs voorziet van de vermelding voorgeschreven bij artikel 2 van de wet van 1 Augustus 1924 houdende wijziging van de wet van 1 Augustus 1899 op de verkeerspolitie.

Artikel 9.

De Franse tekst van dit artikel zou beter als volgt luiden : "L'usage d'un véhicule sur la voie publique ne peut être assuré que par ... ", want die bepaling betreft niet enkel de "mise en circulation".

+

\+ +

.../...

Artikel 10.

De eerste volzin spreekt verkeerdelijk van "rijbaan". De bedoeling van de Regering is, dat de bestuurders op alle openbare wegen rechts zullen houden.

Wat betreft de rijstroken bedoeld in het tweede en het derde lid, is er geen reden om de definitie van artikel 2 in herinnering te brengen.

Artikel 10 kan beter als volgt worden gelezen:
"Artikel 10.-

De bestuurders die de openbare weg volgen, moeten rechts houden.

Op wegen met rijstroken moeten de bestuurders de rechterrijstrook volgen, behalve voor het inhalen.

Op wegen zonder rijstroken is de rechterkant van de openbare weg de band van 3 m die aan de rechterrand van de rijbaan grenst.".

De gegeven tekst van artikel 10 maakt een misdrijf van het naast elkaar rijden, wat op sommige plaatsen in grote steden, waar het verkeer bijzonder druk is, vaak voorkomt en noodzakelijk is.

+

+ +

.../...

Artikel 11.

In de eerste zin moet "rijbaan" door "openbare weg" worden vervangen.

Onder 2° van artikel 11 is sprake van het bord nr 30. Naar de gemachtigde ambtenaar verklaarde, geeft de Regering aan dat bord de betekenis van een algemeen inhaalverbod, dat niet alleen voor bestuurders van automobielen, maar voor alle bestuurders geldt; hetzelfde teken in de overeenkomst van Genève heeft een beperktere betekenis.

Artikel 13.

Dit artikel is gebrekkig gesteld en zou beter luiden als volgt :

"Wanneer voetgangers op de rijbaan moeten komen om een hindernis te ontwijken, moeten de bestuurders, die daar voorbijrijden, ten minste een meter vrij laten langs de hindernis of, zo dit niet doenlijk is, daar stapvoets voorbijrijden.".

Artikel 14.

Waar artikel 14 het woord "kruisen" gebruikt, is daarbij te verstaan dat het om rijdende voertuigen gaat. Volgens de bedoeling der Regering is er geen kruising, wanneer een van beide bestuurders stilstaat.

/.....

In het tweede lid vervange men "gelijkvloerse" door "gelijkgrondse". Dezelfde opmerking geldt ook voor de artikelen 62, 68, 70 en 71.

Artikel 15.

Ook van "inhalen" is alleen sprake wanneer het ingehaalde voertuig in beweging is.

Artikel 16.

Zoals in de commentaar bij artikel 15 is gezegd, is er van "inhalen" in de zin van het ontwerp alleen sprake, wanneer het ingehaalde voertuig in beweging is.

De uitdrukking "in beweging zijnd", in 1° en 2° van artikel 16, is dan ook niet noodzakelijk.

Artikel 16 omvat niet alle gevallen waarin inhalen verboden is. Artikel 23 verbiedt namelijk ook het inhalen tijdens het oversteken van een kruispunt. Het ware niet overbodig in artikel 16 aan die bepaling te herinneren.

Onder 1° en 2°, a en b, van artikel 16 wordt het begrip bestuurder in de plaats van het begrip voertuig gesteld. Met het oog op overeenstemming zou in c best hetzelfde worden gedaan of zou althans moeten gezegd worden : "de bestuurder van een in te halen voertuig ...".

.../...

Artikel 17.

Volgens de gegeven tekst van § 1, tweede lid, zijn toegelaten de bijzonder gevaarlijke manoeuvres die er in bestaan, op openbare wegen met twee sporen gelijktijdig twee voertuigen op rails links in te halen en te kruisen.

In het geval van § 2 bedoelt de Regering dat de bestuurder, wanneer hij geen ruimte van 2 meter kan vrijlaten, verplicht is stil te houden.

Die verplichting blijkt niet uit de tekst. Het ware goed ze daarin op te nemen.

Voor een logischer volgorde in artikel 17 wordt volgende tekst voorgesteld :

"Artikel 17.-

§ 1. Het kruisen of inhalen van voertuigen op rails waarvan het spoor in de rijbaan ligt, geschiedt rechts.

Wanneer een voertuig op rails stilstaat voor het in- of uitstappen van de reizigers, om het even of het spoor al dan niet in de rijbaan ligt, moet de bestuurder die rijdt langs de zijde waar de reizigers in- of uitstappen, stilhouden zo er geen verkeersheuvel is, tenzij hij bij het voorbijrijden van het voertuig op rails een ruimte van ten minste 2 meter kan vrijlaten.

Is er wel een verkeersheuvel, dan moet hij op voldoende afstand blijven om de personen die er zich op bevinden niet aan ongevallen bloot te stellen.

.../...

§ 2. Het kruisen of inhalen mag evenwel links geschieden, wanneer het voertuig op rails in beweging is of wel toevallig of langdurig stilstaat en de doorgang rechts te eng is of door een stilstaand voertuig of een hindernis belemmerd wordt en voor zover de manoeuvre zonder gevaar voor ongevallen kan worden uitgevoerd.

§ 3. Het kruisen of inhalen van een voertuig op rails moet altijd met matige snelheid geschieden. ".

Artikel 18.

Artikel 18 is de grote hervorming inzake voorrang. Het voert het beginsel van de voorrang van rechts in en schaft, behoudens de uitzonderingen, het beginsel van de hiërarchie der wegen af.

Het nut van die regel schijnt te worden verzwakt door § 3 die een tegenstrijdigheid bevat : de bestuurder die de doorgang moet vrijlaten, mag het kruispunt alleen dan oprijden, wanneer hij dit zonder gevaar voor ongevallen kan doen. Om zich echter te vergewissen dat er gevaar is, moet hij noodzakelijk het kruispunt oprijden, zo dit niet open is.

Derhalve zou de bestuurder in al de bebouwde kommen aan ieder kruispunt moeten stilhouden en zelfs zich laten "loodsen". Het verkeer zou onmogelijk worden indien men zich naar het ontwerp van reglement moest gedragen.

.../...

Artikel 19.

De tekst van § 1, a, kent aan de weg, waarop het teken nr 4 is aangebracht, het karakter van hoofdweg toe.

De gemachtigde van de Regering heeft daarentegen formeel verklaard, dat dit teken wel op voorrang wijst, maar die niet verleent.

Daaruit volgt dat de aanwezigheid van bedoeld teken aan de weg waarop het staat, niet het karakter van hoofdweg kan geven, zoals artikel 19, § 1, a, bepaalt.

Integendeel is het ten gevolge van het aanbrengen van teken nr 3, bij het naderen van een kruispunt, dat de gekruiste weg onrechtstreeks het karakter van hoofdweg krijgt.

Volgens artikel 19 zijn er in werkelijkheid 4 categorieën van wegen die bij een kruispunt hoofdwegen worden.

De eerste twee categorieën zouden in § 1 als volgt moeten worden omschreven :

"Op het genaderd kruispunt zijn hoofdwegen :

a) ten opzichte van iedere andere weg, zonder voorrang onderling, de openbare wegen in welker rijbaan ten minste één spoor ligt en die met verscheidene rijbanen;

b) ten opzichte van de wegen waarop het teken nr 3 is aangebracht, die welke ze kruisen. Op laatstbedoelde wegen staat bij het naderen van het kruispunt het teken nr 4.

.../..

c) ... (tekst van b van het ontwerp) ...;

d) ... ".

- - - - -

Ook bij § 1, c, van artikel 19 is een opmerking te maken.

Het treft geen voorzieningen inzake voorrang bij kruising van twee wegen met verscheidene rijbanen. In zodanig geval zijn de vakken van één der wegen aan het kruispunt de verbinding met de andere weg en omgekeerd.

Hieruit volgt dat elke van beide wegen ten opzichte van de andere tegelijk hoofdweg en secundaire weg is. De rechter zal geen beroep kunnen doen op de regel van de voorrang voor rechts, daar hij met een verbinding te maken heeft en enkel artikel 19, § 1, c, kan toepassen.

- - - - -

Bovendien is § 2 in strijd met de bedoelingen van de Regering. Volgens de redactie van die paragraaf mag het teken nr 3 nergens elders worden geplaatst dan op de wegen bedoeld in § 1 van hetzelfde artikel en is het verboden dat teken op de in artikel 18 bedoelde wegen aan te brengen, onder meer bij het naderen van een kruispunt van twee wegen waarin noch sporen noch verscheidene rijbanen liggen.

Die § 2 zou dus als volgt moeten worden gelezen :

.../...

" § 2. Ongeacht het bepaalde in artikel 18 en in § 1 van dit artikel, moeten bestuurders die rijden op wegen waarop aan een kruispunt het teken nr 3, van de bij dit reglement gevoegde tabel A, is aangebracht, de doorgang vrijlaten voor de bestuurder die rijdt op de weg welke zij naderen.".

Ten slotte zou men de inleidende zin van dit artikel beter lezen als volgt :

"Op het genaderd kruispunt zijn hoofdwegen:...".

Artikel 20.

In § 1, 1°, b, lezе men : "de bocht zo kort mogelijk nemen ".

In § 2 vervange men "die een kruispunt mag oprijden" door "die toegang heeft tot ...".

Het adjectief "gepaste" bij "tekens" is overbodig.

Om de bedoelingen van de Regering weer te geven, moet § 3 aangevuld worden als volgt : "... zonder de doorgang af te snijden".

Artikel 21.

De opmerkingen bij § 2 van artikel 20 gelden ook voor artikel 21.

.../...

Artikelen 22 en 23.

Het adjectief "gepaste" bij "tekens" is overbodig.

Artikel 24.

Naar de opvatting van de Regering, moet de bestuurder bij het achteruitrijden op de openbare weg links blijven.

Het ontwerp zou dat moeten bepalen, want het betreft hier een "manoeuvre".

Anderzijds voert de bestuurder, wanneer hij van de rechterkant van de rijbaan naar links zwenkt om een aan de overkant gelegen goed binnen te rijden, een "manoeuvre" uit die onder toepassing van artikel 24 valt.

Om op een kruispunt links af te slaan, moet de bestuurder luidens artikel 20, 2°, a en b, "alvorens het kruispunt op te rijden, zijn voornemen aan de andere bestuurders kenbaar maken, links uitwijken en in alle geval genoeg ruimte laten voor het verkeer in de tegengestelde richting", en bovendien "zich er van onthouden de doorgang af te snijden voor de uit de tegengestelde richting komende bestuurders".

.../...

De Regering moet uitmaken of het niet dienstig is, voor te schrijven dat ook in het geval als in onderhavige opmerking bedoeld, gelijksoortige regelen in acht te nemen zijn.

Artikel 25.

Artikel 25 stemt met het vroeger artikel 42 overeen.

Artikel 42 was door de rechtspraak zo geïnterpreteerd, dat het begrip gevaarlijke snelheid ook traagheid of ontijdig stoppen omvat.

Volgens de tekst van het nieuw artikel 25 kan alleen overdreven snelheid nog als overtreding worden aangemerkt.

- - - - -

Onder artikel 25, 2, wordt het door de rechtspraak ingevoerde begrip belemmering die kan worden voorzien, in de tekst opgenomen.

Artikel 26.

In de Franse tekst van § 1 is de uitdrukking "dispositions locales spéciales" dubbelzinnig. Zij kan zowel "plaatselijke reglementering" als "bijzondere schikking der plaatsen" betekenen.

.../...

Gaat men op de Nederlandse tekst af, dan moet men besluiten dat de uitdrukking "dispositions locales spéciales" de betekenis heeft van : bijzondere plaatselijke reglementering.

Volgens de uitleg die de gemachtigde van de Regering dienaangaande heeft verstrekt, zijn onder die uitdrukking te begrijpen een aantal belangrijke afwijkingen van de bij 1° en 2° van § 1 gestelde regelen inzake het stationneren, welke afwijkingen nu eens volgen uit een plaatselijke reglementering - zoals de inrichting van een parkeergelegenheid of het bestaan van een verbod, aan één kant van de openbare weg te stationneren -, dan eens uit de schikking der plaatsen - bij voorbeeld wanneer één kant van de weg door sporen is ingenomen.

Daaruit volgt dat de uitdrukking "dispositions locales spéciales" evenmin als "speciale plaatselijke voorschriften" zegt wat de Regering bedoelt.

Het is dus nodig, het eerste lid van § 1 van artikel 26 te wijzigen en het artikel zo aan te vullen, dat de draagwijdte er van volledig tot uiting komt.

Voorts zegt artikel 26 niet wat de bestuurder moet doen, wanneer aan een kant van de rijbaan sporen liggen die buiten gebruik zijn.

- - - - -

Naar de gemachtigde van de Regering verklaart, moet 2° in § 2 wegvallen.

.../...

Artikel 27.

Benevens wat in de commentaar op artikel 2, 13°, 14°, is gezegd, zijn bij artikel 27 nog volgende opmerkingen te maken :

In 2° houdt het geval, omschreven in de bewoordingen : "of, op een weg met eenrichtingsverkeer, wanneer daardoor de vrije doorgang minder dan 3 meter breed wordt" geen verband met de rest van 2°.

Die bepaling dient uit 2° te worden losgemaakt om er 3° van het artikel van te vormen.

De volgende numbers zouden dan dienovereenkomstig worden gewijzigd.

In 4° en 5° komt de uitdrukking "open veld" voor, welk begrip in de vroegere reglementering tegenover het begrip "bebouwde kom" stond (artikel 64). In het ontwerp komt dit laatste begrip niet voor. De Raad van State herinnert terzake aan zijn algemene opmerking nr VII.

In 5° is het woord "buitenrand" niet erg duidelijk. Men kan zich niet indenken wat een rand is die geen buitenrand zou zijn.

.../...

Een betere lezing ware : "op minder dan 10 meter van de rand der rijbaan van de rijweg".

Artikel 28.

De toepassing van 4° zal moeilijkheden doen rijzen bij het vaststellen van overtredingen. Doorgaans zal het onmogelijk zijn uit te maken, op welk ogenblik de verschillende voertuigen met het stationneren zijn begonnen en bijgevolg de overtreder te vinden.

Men stelle nr 5 als volgt :

"Op minder dan 10 meter van weerszijden van een teken waarbij de halte van een autobus, trolleybus of spoorvoertuig wordt aangeduidt.".

- - - - - -

In 7° leze men het begin als volgt : "Op een wegvak ...".

Het begrip "lengteprofiel" is voor de meeste bestuurders moeilijk te verstaan. De redactie van het artikel zou minder technisch moeten zijn.

- - - - - -

In 8° zou, met inachtneming van de in artikel 2 gegeven definitie, beter worden gesteld : "Op rijbaanvakken met rijstroken".

.../...

Artikel 29.

Artikel 29 zou beter luiden als volgt :

"De bestuurder ... moet het op de vordering van een bevoegd agent aanstonds verplaatsen.

Weigert de bestuurder of is hij afwezig, dan mag de agent van ambtswege het voertuig doen verplaatsen.".

Artikel 32.

In de Franse tekst spreekt men van "signaux lumineux", in de Nederlandse van "geplaste tekens".

Artikel 33.

Een betere lezing voor dat artikel ware :

"De bestuurders van voertuigen bij nadering waarvan de trek-, ...".

Artikel 35.

Het is niet de bedoeling van de Regering, dat het reglement niet zou gelden voor de bestuurders van de in artikel 34 bedoelde voertuigen.

De enige afwijkingen ten hunne behoove zijn bij artikel 35 bepaald.

Het ware goed hieraan in artikel 34 te herinneren.

.../...

Afdeling 9.

In de Franse tekst van het ontwerp worden in deze afdeling de uitdrukkingen "feux-position", "feux-route","feux-croisement", "feux-brouillard" en "feu-marche arrière" gebruikt. Het weglaten van het voorzetsel is strijdig met het Franse taaleigen.

In al de artikelen waar die uitdrukkingen worden gebruikt, dient men te zeggen : "feux de position", "feux de route", "feux de croisement", "feux de brouillard", "feux de marche arrière".

Artikel 36.

De Regering wijzigt de aanvang van haar tekst als volgt :

"Artikel 36.-

Het is verboden op een voertuig andere lichten te gebruiken dan die bij de artikelen 104 tot 115 van dit reglement omschreven. De lichten moeten als volgt gebruikt worden ...".

In § 3, a, leze men : "... en zonder gevaar kan voortzetten".

In § 5, moet "weggebruikers" aan het eind door "bestuurders" worden vervangen.

- - - - -

.../...

De Regering voegt aan § 5 van artikel 36 het volgende lid toe :

"Het achteruitrijlicht mag alleen voor het achteruitrijden worden gebruikt.".

Wil de Regering het gelijktijdig gebruik van mistlichten en kop- of kruisingslichten verbieden, dan dient zodanige verbodsbepaling te worden opgenomen.

Het begin van B, tweede lid, zou beter als volgt luiden : "Het gebruik van die lichten ...".

Artikel 38.

In het eerste, het tweede en het derde lid vervangt de Regering "gemengd licht" door "wit licht".

In het vierde lid lezen men : "op plaatsen waar men ze bij openbare verlichting duidelijk kan zien tot op een afstand van ongeveer 100 meter.".

Voorts verwijst de Raad van State naar zijn opmerking betreffende artikel 2, 13°, 14° en 15°, in verband met de begrippen stationneren en parkeren.

.../...

Artikel 39.

In § 3 zou de formulering duidelijker zijn, indien de woorden "de hogergenoemde lantaarnen" werden vervangen door : "de in dit artikel bedoelde lantaarnen ".

Artikel 40.

Onder 1 is de tweede volzin "Die aanduiding mag ..." overbodig. Het gaat hier om iets wat gewoon mag en waaraan geen enkel rechtsgevolg verbonden is.

Bovendien zegt het ontwerp niet, welke die gebaren zijn.

Wat staat de bestuurder te doen zo het stuur rechts is ?

Evenmin zegt het tweede lid met welke gebaren de bestuurder van een motorloos voertuig de bedoelde vertraging moet kenbaar maken.

Artikel 41.

De uitdrukking "reglementaire plaats" onder 1 kan aanleiding geven tot betwistingen. De bestuurder die een voertuig inhaalt, is op zijn reglementaire plaats, wanneer hij zich links van dat voertuig bevindt. Hij kan het ook zijn, wanneer het reglement hem toestaat het voertuig rechts in te halen.

.../...

De woorden "zijn reglementaire plaats op deze rijbaan te verlaten" worden beter vervangen door "zich daarop naar links of naar rechts te verplaatsen".

In het tweede lid wordt niet nader gezegd welke gebaren de bestuurder mag maken. Bovendien betreft het hier weer, zoals in het vorig artikel, iets wat eenvoudig toegestaan is en waaraan geen enkel rechtsgevolg is verbonden.

Artikelen 43 en 44.

In 2° van artikel 43 en in het eerste lid van artikel 44 wordt op een andere manier tweemaal hetzelfde gezegd. Eenmaal zou voldoende zijn.

Voorts amendeert de Regering het tweede lid van artikel 44.

Een betere lezing voor die twee artikelen ware :

"Artikel 43.-

Het is verboden andere toestellen tot het geven van geluidssignalen te gebruiken dan die welke in artikel 125 van dit reglement worden genoemd.

Artikel 44.-

De geluidssignalen mogen zo kort mogelijk worden gegeven en dan alleen wanneer de omstandigheden het vereisen om een dreigend ongeval te voorkomen of wanneer het volstrekt noodzakelijk is een voorafgaande bestuurder te waarschuwen om hem te kunnen inhalen.

.../...

Tussen 22 en 7 uur moet het geluidssignaal vervangen worden door snel herhaald in- en uitschakelen van de koplichten of kruisingslichten.

De twee voorgaande leden vinden geen toepassing in open veld. (Onder voorbehoud van de algemene opmerking nr VII) ...

Artikel 46.

In 3° lezc men "ten spoedigste" in plaats van "dringend".

Artikel 47.

De Raad van State verwijst naar de algemene opmerking nr 1 en naar de commentaar bij artikel 1, 2, 2°. De overheid die een openbare weg onder haar "beheer" heeft, is niet noodzakelijk die welke voor die weg politiebevoegdheid heeft.

Het eerste lid mist dan ook rechtsgrond voor zover het afwijking toestaat van de bij artikel 1 der wet van 1899 bepaalde toewijzingen van bevoegdheid.

En het is overbodig voor zover het die toewijzingen slechts bekrachtigt.

Voor § 2 geldt wat in de algemene opmerkingen I en II en in de commentaar op artikel 1, 2, 2°, is gezegd. Volgens de regelen der wet van 1899 kan de Minister terzake geen verordenende bevoegdheid worden verleend.

Artikel 48.

Volgens de bedoeling der Regering kan er zonder schuld of nalatigheid van de bestuurder geen misdrijf zijn. Deze factor, die het misdrijf vormt, zou in de tekst van artikel 48 duidelijk moeten tot uiting komen.

Artikel 50.

Het is niet de bedoeling van de Regering iets te wijzigen aan de regeling die bij artikel 70 van het thans geldende reglement was ingevoerd. Daarom ware het beter de tekst van dat artikel te behouden.

Artikel 52.

Volgens artikel 52 moet de bestuurder die een voertuig met een toegelaten maximumgewicht van 5 ton volgt, dit doen op een afstand van 5 meter. Daar dat gewicht slechts op de zijkanten van het voertuig staat aangeduid, kan die bestuurder het niet kennen en dus ook niet uitmaken of artikel 52 van toepassing is.

Artikel 53.

Naar de verklaringen van haar gemachtigde, wenst de Regering onder 1° het begrip "totaal gewicht" door "toegelaten maximumgewicht" te zien vervangen.

.../...

Artikel 54.

In de Franse tekst kan "est en mouvement" worden vervangen door "fonctionne", dat juister is.

Artikel 55.

Paragraaf 2 is een der bepalingen die tot de algemene opmerking nr I aanleiding heeft gegeven. De Minister kan dus alleen in bijzondere gevallen afwijkingen toestaan.

Artikel 56.

Zoals in de commentaar op artikel 27, 4° en 5° gezegd, wordt duidelijkheidshalve beter het begrip "bebouwde kom" overgenomen dat uit het ontwerp is geweerd.

Het zou verkeerd zijn, uit artikel 56 af te leiden dat artikel 55 alleen in het open veld van toepassing is. De bij de artikelen 55 en 56 gestelde regelen moeten in de bebouwde kommen samen worden toegepast.

Een betere lezing voor artikel 56 ware :

"Artikel 56.-

Onverminderd de in artikel 55 bepaalde beperkingen der snelheid, wordt de maximumsnelheid in de bebouwde kommen als volgt vastgesteld ...".

Om rekening te houden met de wens der Regering waarop in de commentaar bij 2° van artikel 53 is gewezen, moet men "toegelaten maximumgewicht" zeggen.

.../...

Afdeling 4.

In de Franse tekst van de titel wordt "animaux de selle" beter door "animaux de monture" vervangen, ten einde de terminologie der wet van 1899 en van het thans geldende reglement te behouden.

Artikel 63.

Volgens de uitleg door de gemachtigde van de Regering verstrekt, worden hier trekdieren zonder gespan bedoeld en wil de Regering dit artikel ook op rijdieren van toepassing verklaren.

Zulks zou moeten gezegd worden.

Artikel 65.

De uitdrukking "behalve in het open veld" geeft aanleiding tot dezelfde opmerking als door de Raad van State in verband met de artikelen 27 en 56 gemaakt.

.../...

Artikel 68.

De Regering heeft § 1 van dit artikel, wat betreft de Franse tekst, als volgt geamendeerd :

"Article 68.-

§ 1er.Lorsque les cyclistes sont autorisés a emprunter la chaussée, il leur est interdit de rouler à plus de deux de front; de plus,ils ne peuvent rouler de front s'ils ne se trouvent pas en rase campagne, ainsi qu'à l'approche d'un véhicule attelé ou automoteur.".

Het opeenstapelen van ontkenningen maakt die tekst moeilijk verstaanbaar.

Een betere lezing voor die tekst ware :

"Wanneer het de wielrijders geoorloofd is de rijbaan te volgen, is het hun verboden met meer dan twee naast elkander te rijden.

Bij het naderen van een bespannen voertuig of motorvoertuig en in de bebouwde kommen,mogen zij niet naast elkander rijden.".

In § 2 mag de uitdrukking "en er mede gelijkgestelde personen", gezien artikel 72, § 2, worden weggelaten.

.../...

Artikel 70.

De zinsnede "die overeenkomstig de bepalingen van dit reglement ter kennis is gebracht" wordt beter vervangen door "die de betrokkenen overeenkomstig dit reglement ter kennis is gebracht".

Artikel 71.

In § 2, a, tweede lid, zegt het ontwerp niet aan welke verkeerstekens de voetgangers de voor hen aangelegde oversteekplaatsen kunnen herkennen.

Het ontwerp zegt evenmin van welke afstand van die plaatsen af de voetgangers de openbare weg mogen oversteken zonder het reglement te overtreden.

Artikel 72.

De Nederlandse tekst van dit artikel stemt niet geheel overeen met de Franse. Men stelle deze bepaling als volgt:

"Met de voetgangers worden gelijkgesteld : ...

2. De invaliden die zich stapvoets verplaatsen in een voertuig dat hetzij door hen zelf, hetzij door een andere persoon wordt voortbewogen of dat door een hond wordt voortgetrokken ...".

.../...

Artikel 73.

1. Het woord "grootste" is overbodig, daar verder in het artikel nader wordt bepaald wat onder breedte is te verstaan.

De redactie van het oude artikel 73 was duidelijker. Om de reeds opgegeven redenen stelt de Raad van State voor, die tekst te behouden.

De uitdrukking "symmetrische lengtedoorsnede" is te technisch.

2. De Regering amendeert het eerste lid van § 2 van het ontwerp als volgt :

"Geen enkel bestanddeel of toebehoren van het voertuig, zoals fusee, naaf, remonderdeel, inrichting om de motoren met vervangingsbrandstoffen te voeden, mag uitsteken hetzij buiten het verticaal zijvlak van het koetswerk met inbegrip van het spatbord, genomen aan zijn grootste breedte, hetzij buiten het verticaal vlak dat door de buitenrand der banden loopt.".

3. Deze paragraaf kent de Minister een verordenende bevoegdheid toe die hem volgens de wet niet kan worden verleend. § 3 heeft dus geen rechtsgrond.

.../...

Artikel 74.

Bij het woord "grootste" is dezelfde opmerking te maken als in artikel 73. Bovendien is het niet juist met betrekking tot de aanspaninrichting voor bespannen voertuigen, die namelijk een dissel of lamoen omvat.

Artikel 74 betreft onder meer de voertuigen die voor een autobusdienst worden gebruikt. De besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, onderscheidt "de openbare autobusdiensten", "de bijzondere autobusdiensten" die onder meer door sommige ondernemingen en door sommige onderwijsinstellingen worden ingericht, en tenslotte de "autocardiensten".

Het ontwerp doelt op de openbare en de bijzondere autobusdiensten, met uitsluiting van de autocardiensten. Dit moet duidelijk worden gezegd.

Verder lezе men de eerste zin van dit artikel als volgt : "... wanneer het een aanhangwagen dan wel een bespannen voertuig betreft ...".

Artikel 75.

Bij "grootste" is dezelfde opmerking als hierboven te maken.

.../...

Artikel 76.

Naar de opvatting der Regering geldt het bij artikel 74 gestelde vermoeden betreffende de oplegger eveneens voor de toepassing van artikel 76. In dat geval wordt de wielbasis gemeten tussen het steunpunt en de achteras: dit dient te worden gezegd.

In een amendement op het tweede lid brengt de Regering de verhouding van 5/10 op 55/100.

De artikelen 74 en 76 zijn met elkaar in tegenspraak, waar het gaat om het bijzonder geval van een voertuig met één as (namelijk een bespannen voertuig). Indien men immers artikel 76 op zodanig voertuig toepast, mag de lengte van dat voertuig niet meer dan 3,50 m + 2,70 m = 6,20 m bedragen, terwijl artikel 74 een lengte van 8 m toestaat.

Die tegenstrijdigheid dient te worden weggenomen.

Artikel 77.

In het tweede lid van dat artikel wordt voor het formuleren van het verbod inzake de deuren beter de nauwkeuriger tekst van het oude artikel 78, 3, overgenomen.

.../...

De tekst van artikel 77 is onvolledig, want hij zegt niets over het uitsteken buiten het verticale vlak dat door de buitenrand van de banden gaat (geamendeerde tekst van het nieuw artikel 73).

Artikel 80.

Artikel 80 houdt geen rekening met de definities van artikel 2 van het ontwerp. In strijd met artikel 2, 11° en 12°, beschouwt het een "geleed voertuig" ten onrechte als een "voertuigentrein".

De maximumlengten der gelede voertuigen zouden in artikel 74, niet in artikel 80 moeten aangegeven worden.

In artikel 80 kan dan met volgende bepaling worden volstaan : "De lengte van een voertuigentrein mag niet meer dan 25 m bedragen".

Artikel 82.

1. Een betere lezing voor het derde lid ware : "De hulpkoppeling der van rammen voorziene aanhangwagens mag geen belemmering vormen voor het eventueel

.../...

automatisch in werking treden van de reminrichting van de aanhangwagen bij breuk van de hoofdkoppeling.".

2. Deze paragraaf moet worden aangevuld, want de Regering heeft niet alleen het geval van de getrokken voertuigen, maar ook dat van de aanhangwagens op het oog. Men stelle de tekst als volgt : "Zodra de afstand tussen het voorvlak van een aanhangwagen of van een getrokken voertuig en het achtervlak van het trekkend voertuig ...".

Artikel 83.

Om met de wens der Regering rekening te houden, zou artikel 83, b, als volgt moeten worden aangevuld :

"b) wanneer de lading ... landbouwvoertuig dat tussen de hoeve en het veld of binnen ten hoogste 10 km in de omtrek van de hoeve rijdt, mag de breedte tot 3 m bedragen .".

Artikel 86.

Om aan de bedoeling van de Regering te beantwoorden, zou in § 1, eerste lid, het laatste

.../...

zindeel als volgt moeten worden aangevuld : "... wanneer het een motorvoertuig of aanhangwagen, oplegger of getrokken voertuig betreft".

Daar § 3 een algemene bepaling vormt die ook toepassing vindt wanneer het geen lange stukken betreft, zou het beter een afzonderlijk artikel worden.

Artikel 88.

Een eenvoudiger lezing voor het eerste lid ware : "De lading van een voertuig moet zo geplaatst worden dat zij tijdens de tocht geen schade ...".

Artikel 89.

In § 1, tweede lid, wordt niet gezegd wie de dader van het misdrijf is : is het alleen de bestuurder of met hem de persoon of personen die naast hem plaats nemen zonder over de nodige ruimte te beschikken? De tekst worde terzake aangevuld.

.../...

§ 2 zou beter als volgt luiden :

"De bestuurder mag op de buitendelen van het koetswerk geen personen vervoeren. Dat verbod ...".

Artikel 91.

§ 3 zou duidelijker zijn indien aan de in § 1 en § 2 bepaalde afmetingen werd herinnerd en indien de tekst als volgt luidde :"Een al dan niet beladen aanhangwagen die door een rijwiel of motorrijwiel wordt voortgetrokken, mag niet breder zijn dan 0,75 m zo het voertuig twee wielen heeft en 0,30 m zo het voertuig er drie heeft.".

Artikel 92.

De uitdrukking "uiterst loodrecht vlak" wordt beter door "uiteinde" vervangen.

.../...

Artikel 93.

Daar de inleidende zin eveneens op voertuigentreinen van toepassing is, zou hij beter als volgt luiden : " De toegelaten maximumgewichten voor voertuigen of voertuigentreinen zijn de volgende:...".

Er weze opgemerkt dat de bij dit artikel gestelde vijf regelen cumulatief zijn.

Ter voorkoming van betwistingen moet nader aangegeven worden, door middel van welke technische formule het gewicht per as en het gewicht per band moeten worden bepaald.

De bepaling onder 2°, c, ware beter gesteld als volgt :

"2° c) Elastische of onbuigzame banden : ...

In die formules worden door D en L in meters onderscheidenlijk uitgedrukt de diameter van het wiel, horizontaal en aan de buitenzijde van de band gemeten, en de grootste breedte van deze band, aan de bovenkant van het wiel gemeten.".

Artikel 94.

De Raad van State constateert, dat er geen wetsbepalingen bestaan waarbij de Koning wordt gemachtigd de kosten voor de door hem opgelegde contrôle van het eigen gewicht en van het maximumgewicht ten laste van de houder van een motorvoertuig te brengen.

.../...

Artikel 95.

Daar de Regering bij een amendement hoofdstuk III van het ontwerp heeft ingetrokken, zouden de §§ 1 en 3 van artikel 95 moeten weggelaten worden. Het was immers hoofdstuk III dat voorzag in de instelling van het identificatieboekje, waarin krachtens artikel 95 het eigen gewicht en het maximumgewicht moesten worden aangegeven.

Artikel 96.

Wat de Regering met het eerste lid van dat artikel bedoelt, zou beter als volgt worden weergegeven :

"Wanneer de bevoegde agenten redenen hebben om aan de juistheid der gegevens inzake het eigen gewicht te twijfelen of om te denken dat het gewicht van het geladen voertuig het toegelaten maximumgewicht overtreft, mogen zij een verificatie doen, hetzij door wegen of berekenen, hetzij door middel van vrachtbrieven zo de bestuurder er overlegt.".

Volgens het tweede lid zijn de weegkosten ten laste van de bestuurder. De Raad van State constateert, dat er geen wetsbepalingen bestaan waarbij de Koning wordt gemachtigd de weegkosten ten laste van de bestuurder te brengen.

.../...

Artikel 37.

In § 1 is het raadzaam, aan te geven welke bepalingen van het reglement in dit artikel zijn bedoeld en dus te zeggen:"Overeenkomstig de voorschriften van dit reglement welke de toegelaten lading betreffen, inzonderheid de artikelen 83 en volgende, is een machtiging ...".

In de §§ 3 en 4 ware "de machtiging" juister dan "het machtigingsbesluit", want de machtiging hoeft niet noodzakelijk in de vorm van een besluit te worden gegeven.

De opmerking betreffende de §§ 3 en 4 geldt ook voor § 5.

Met betrekking tot § 5 wijst de Raad van State er op dat de bepaling, volgens welke de betaling van de schade en de kosten ten laste van de bestuurder valt, zelfs al is deze helemaal niet schuldig, de macht van de Koning te buiten gaat.

Wel kan de Koning de machtiging afhankelijk stellen van de verbintenis van de aanvrager, de last van alle schade en kosten te dragen. § 5 moet dus als volgt worden gelezen :

"De machtiging wordt aan de aanvrager enkel verleend indien hij zich verbindt tot het dragen van de betaling der schade en kosten welke het vervoer met zich kan brengen en, zo nodig, tot het storten van een borgtocht waarvan het bedrag in de machtiging wordt vastgesteld.".

.../...

Artikel 98.

Dit artikel wijzigt in fine de bij de wet gestelde regelen inzake burgerlijke aansprakelijkheid. Het gaat derhalve 's Konings macht te buiten.

Het bepalen van de aansprakelijkheid is zaak van de rechterlijke macht.

Artikel 98 dient als volgt te worden gelezen:

"Artikel 98.

Bij overtreding van het bepaalde in artikel 93 of van de voorwaarden der overeenkomstig artikel 97 verleende machtiging, is de bestuurder gehouden zijn voertuig in de dichtstbij gelegen plaats af te laden, uit te spannen of te bergen, zo niet wordt het voertuig opgehouden.".

Artikel 99.

Met betrekking tot § 2, 3°, constateert de Raad van State, dat "de bespannen tweewielige voertuigen waarvan het gewicht niet meer dan 1.000 kg bedraagt en waarvan de bespanning zodanig is dat het voertuig terzelfdertijd als het trekdier moet stilhouden" niet van een remінrichting hoeven voorzien te zijn, terwijl andere voertuigen, als rijwielen, die minder zwaar en meer handelbaar, dus minder gevaarlijk zijn, over een dubbele remінrichting moeten beschikken.

.../...

Naar de gemachtigde van de Regering verklaarde geeft § 3 de Minister geen verordenende bevoegdheid, maar de bevoegdheid om bij bijzondere bepalingen van het reglement af te wijken.

Een eenvoudiger lezing voor die paragraaf ware :

"§ 3. De Minister van Openbare Werken kan in bijzondere gevallen van de bij § 1 opgelegde verplichting ontslaan.".

Artikel 100.

In de Franse tekst wordt "installation" beter door "dispositif" vervangen.

Artikel 101.

Dit artikel onderscheidt zich door zijn ingewikkelde bepalingen en een overvloed van bijzonderheden.

Het zevende lid heeft weinig kans, door de meeste bestuurders te worden begrepen.

Het laatste lid van het artikel schrijft voor, "onfeilbare" stukken te gebruiken. Het zal een bestuurder niet mogelijk zijn, met zekerheid te weten of hij die verplichting naleeft.

.../...

Indien het behouden blijft, zou het best gesteld worden als volgt :

"Ten minste één der reminrichtingen moet kunnen werken op remoppervlakken welke hetzij onmiddellijk aan de wielen zijn bevestigd, hetzij door middel van onderdelen welke niet onklaar kunnen raken.".

Artikel 102.

In § 1 komt driemaal het woord "minstens" voor. In de eerste twee gevallen kan het gerust wegvallen.

In de §§ 1, 2, 3, tweede lid, en 4 wordt de wijze van werking der vereiste remmen bepaald.

§ 3, eerste lid, betreft de wijze van bediening van die remmen, hetgeen beter in een afzonderlijk artikel wordt behandeld.

Artikel 103.

Artikel 103 kan in twee betekenissen worden uitgelegd.

In de eerste plaats kan het betekenen, dat het bepaalde in artikel 101 op de trekker van toepassing is en dat de remmen van de oplegger aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 103 moeten voldoen. Volgens die uitleg zijn de woorden "geleed voertuig" in het eerste lid door "trekker" te vervangen.

Volgens een tweede interpretatie kan artikel 101 op het gehele gelede voertuig van toepassing zijn, maar dan is het tweede lid van het artikel overbodig of bezwaarlijk met artikel 101 te verenigen.

Dit artikel worde zo omgewerkt dat de bedoeling der Regering duidelijk blijkt.

HOOFDSTUK II.- Afdeling 4 B. Signalering en verlichting van de voertuigen.

1. Definitie en specificatie van de verschillende lichten.

Het is niet duidelijk waarom in de Franse tekst van het ontwerp het voorzetsel is weggelaten in de uitdrukkingen : "feu-position", "feu-encombrement", feu-dépassement", "feu-route", "feu-croisement", "feu-brouillard", "feu-marche arrière".

De definities van de verschillende lichten kunnen beter in de vorm van een doorlopende volzin worden gegeven, zoals de Raad van State ter zake van de §§ 1 en 2 van artikel 104 voorstelt.

Artikel 104.

Een betere lezing voor de §§ 1 en 2 van dat artikel ware :

"§ 1. Het standlicht is een wit licht dat vooraan op een voertuig is aangebracht om de voorzijde er van te signaleren.

§ 2. Het rood achterlicht is een rood licht dat achteraan op een voertuig is aangebracht om de achterzijde er van te signaleren.

§ 3. ... (zoals in het ontwerp) ...".

.../...

Indien de innovatie, neergelegd in § 3, laatste lid, er werkelijk nodig is, dan dient nader bepaald te worden dat die wijze van indirecte verlichting der voorzijde evenmin de bestuurder van het betrokken voertuig als de bestuurders der andere voertuigen mag hinderen.

§ 4. De Regering heeft § 4 bij amendement aangevuld en na de woorden "standlichten" toegevoegd "alsook een var de twee rode achterlichten".

Doel van die paragraaf is het gebruik van de standlichten en van de rode achterlichten als richtlichten toe te staan.

Die bepaling hoort veeleer bij artikel 115, § 2, 3°, dat zij als volgt zou aanvullen : "Die inrichting mag bestaan in het standlicht en het rode achterlicht of het stoplicht".

Artikel 105.

Bij de geamendeerde tekst van artikel 105 zijn geen opmerkingen meer te maken.

Artikel 106.

In de Franse tekst wordt "feu-signe d'immatriculation" best door "feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation" vervangen.

.../...

Artikel 108.

In de Franse tekst van het tweede lid is "réalisé" onjuist gebruikt. Men vervange het door "construit".

Overigens kan dat lid eenvoudiger luiden als volgt : 'Dit licht mag de andere bestuurders niet verblinden".

Artikel 108 bis.

Het tweede lid stelt regelen inzake aansprakelijkheid.

De wet verleent de Koning geen bevoegdheid om de regelen inzake aansprakelijkheid te wijzigen.

Artikel 110.

Over het woord "réalisé" in het tweede lid is dezelfde opmerking te maken als bij artikel 108.

Artikel 110 kan eenvoudiger luiden als volgt :

"Artikel 110.-

Het kruisingslicht is een wit of geel licht, bestemd om de weg 's nachts, bij heldere lucht, tot op een afstand van ten minste 25 meter doelmatig te verlichten. Het mag de andere bestuurders niet verblinden.".

.../...

Artikel 111.

Dit artikel bepaalt niet, dat het mistlicht de andere bestuurders niet mag verblinden. Het is aangewezen dit artikel aan te vullen, al ware het slechts terwille van het gebruik dat volgens artikel 36, A, § 2, van dit licht mag wordt gemaakt om de kruisingslichten te vervangen.

Artikel 112.

Het tweede lid is gebrekkig geredigeerd. Er dient te worden bepaald, dat de lichtbron voor de andere bestuurders niet zichtbaar zal zijn.

Artikel 114.

Een eenvoudiger lezing voor § 2, eerste lid, ware de volgende :

"Het stoplicht moet een hogere lichtsterkte hebben dan het rood achterlicht, zonder verblindend te zijn.".

Bij § 4 is dezelfde opmerking te maken als bij artikel 104, § 4.

Artikel 115.

In de Franse tekst van § 2 dient het adjectief "jaune-orange" te worden vervangen door "orangé", om verwarring te voorkomen wat betreft het geldingsgebied van artikel 116, § 1.

.../...

De terminologie van § 3 is te technisch en onbegrijpelijk voor de meeste weggebruikers.

Artikel 116.

In de §§ 3, 4 en 5 zijn de wendingen "gelijknamige lichten" en "ongelijknamige lichten" verkeerd gebruikt. Het gaat hier om de soort en niet om de naam der lichten. Beter ware dus : "lichten van dezelfde soort" en "lichten van verschillende soorten".

Artikel 117.

Volgens de verklaringen van de Regering en ofschoon dit niet blijkt uit de tekst, bepaalt artikel 117 nauwkeurig hoeveel lichten op ieder voertuig moeten zijn aangebracht en geeft het dus niet alleen het minimumaantal.

Dit artikel wijkt dus af van artikel 116, § 3, dat verbiedt op een voertuig meer dan twee lichten van dezelfde soort aan te brengen, wat hierop neerkomt dat de algemene regel altijd het voorhanden zijn van twee lichten toelaat.

Artikel 117 moet zo worden omgewerkt, dat de juiste strekking er van tot uiting komt.

Uit artikel 117 volgt dat, met uitzondering van de rijwielen (§ 1), de bespannen voertuigen, de handkarren (§ 6) en de onder § 7 bedoelde voertuigen, alle voertuigen op klaarlichte dag van alle reglementaire verlichtingstoestellen moeten voorzien zijn.

.../...

Paragraaf 7 legt nergens de verplichting op,de voertuigen waarop het betrekking heeft permanent van een verlichtingsinrichting te voorzien.

Het heeft derhalve niets uitstaande met de bij artikel 117 geregelde materie. Het betreft de signalisatie der voertuigen tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, en zou dus in artikel 39 moeten opgenomen worden.

En naar het voorbeeld van het huidige reglement (artikel 85 E) zou aan die voertuigen geen verplichting moeten worden opgelegd om zich te signaleren wanneer zij alleen maar de rijweg oversteken.

Artikel 118.

Artikel 118, volgens hetwelk de keuringsvoorschriften betreffende de lichten en reflectoren worden vastgesteld en gecontroleerd door de Minister die de IJkdienst in zijn bevoegdheid heeft, is een der bepalingen die aanleiding hebben gegeven tot de algemene opmerking nr II.

Artikelen 119 en 120.

De artikelen 119 en 120 zijn niet normatief. Het zal geen enkele rechtbank mogelijk zijn, aan de uitvoering er van de hand te houden. Zij behelzen gewoon aanbevelingen, die in een reglement niet op hun plaats zijn.

.../...

Artikel 125.

Paragraaf 3 verleent aan de Minister bevoegdheden die de Koning niet kan overdragen.

Artikel 127.

In § 2 ware het nauwkeuriger, ook de tweede maal het woord "banden" te laten voorafgaan door "onbuigzame of elastische".

Artikel 128.

Een betere lezing voor 1° ware : "de landbouwwerktuigen ... wanneer zij rijden tussen de hoeve en het veld, of binnen ten hoogste 10 km in de omtrek van de hoeve.".

Artikel 130.

Voor dit artikel geldt de algemene opmerking nr II.

Bovendien is die bepaling overbodig, aangezien de Regering haar bevoegde ambtenaren kan belasten met de controleverrichtingen die zij nodig acht.

\+

\+ \+

De adviesaanvraag over Hoofdstuk III (artikel 131 tot artikel 161) werd door de Regering ingetrokken.

\+

\+ \+

.../...

HOOFDSTUK IV. - VERKEERSTEKENS.

Afdeling 1 van dit hoofdstuk geeft een indeling van de verkeerstekens naar hun onderscheiden vorm.

De volgende afdelingen werken die indeling verder uit.

Uit die bepalingen blijkt dat de tekens in werkelijkheid als volgt zijn ingedeeld :

1° gevaartekens;
2° verbods- en gebodstekens;
3° aanduidingstekens;
4° tekens om aan te duiden dat werken worden uitgevoerd;
5° tekens ter aanduiding van verkeersbelemmeringen;
6° witte of gele strepen;
7° lichtseinen;
8° tekens tot afbakening der wegen;
9° tekens om aan te duiden dat er een spoorwegovergang is;
10° tekens om aan te duiden dat er een overgang van andere sporen is.

Die wijze van indelen der verkeerstekens is reeds lang in gebruik. Het is namelijk nagenoeg de indeling van de thans geldende verkeersregeling die hier wordt overgenomen.

Ook in de internationale overeenkomsten is zij aangenomen.

.../...

Die empirische en traditionele indeling is nochtans niet zonder gevaar.

Zij kan immers de indruk wekken, dat alleen de verbods- en gebodstekens rechtsverplichtingen doen ontstaan, terwijl toch ook aan andere tekens, gerangschikt onder de gevaartekens en onder de aanduidingstekens, rechtsgevolgen verbonden zijn.

Dit is namelijk onder de gevaartekens het geval met de tekensnrs 71, 72a, 72b, 72c, 82 en 83. Zulke tekens zijn ook die welke de overgangen van sporen aanduiden en verder de witte en gele strepen en de lichtseinen.

Logischer ware geweest de verkeerstekens in twee grote categorieën in te delen : die welke voor de weggebruikers verplichtingen doen ontstaan en die welke er geen doen ontstaan.

Terwille van de traditie en het door de internationale overeenkomsten aangenomen stelsel is het evenwel moeilijk, een andere indeling dan die van het ontwerp te gebruiken.

Artikel 162.

De indeling die dat artikel geeft, is onvolledig en wordt door de volgende bepalingen tegengesproken.

Uit het onderzoek van dié bepalingen blijkt, dat er in werkelijkheid tien klassen van verkeerstekens zijn, zoals in de voorgaande opmerking is uiteengezet.

Dit artikel wordt beter weggelaten.

.../...

Artikel 163.

Om elke mogelijke verwarring te voorkomen met betrekking tot de betekenis die volgens de uitleg van de gemachtigde der Regering aan het teken nr 4 is te geven, wordt dit teken in 4° van het artikel best als volgt omschreven :

"4° een kruispunt waar de gevolgde weg hoofdweg is of hoofdweg wordt doordat op de gekruiste weg het teken nr 3 is aangebracht.".

Artikel 164.

Het begrip autosnelweg waarvan sprake in het eerste lid, wordt in het ontwerp nergens omschreven. Het woord "autosnelweg" kan worden vervangen door "weg waar het verkeersteken nr 45 is geplaatst".

Dat artikel zegt niet wie bevoegd is om die tekens te plaatsen.

Artikel 165.

Zoals in de commentaar op artikel 19 is uiteengezet, zou de bedoeling der Regering beter als volgt worden weergegeven :

"Aan het kruispunt van verscheidene wegen die even belangrijk zijn, mag op geen enkele weg het verkeersteken nr 4 worden geplaatst, zo op de andere wegen het teken nr 3 niet is aangebracht.".

Artikel 167.

Daar geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen de regeling inzake het stationneren en die inzake het parkeren (cfr. artikel 28 van het ontwerp), kan onder 23° een van beide uitdrukkingen vervallen.

Van het derde lid van 24° wordt beter een absolute regel gemaakt, want de weggebruikers zullen moeilijk onthouden dat de witte kleur het stationneren op oneven dagen verbiedt, de blauwe kleur op even dagen.

.../...

Artikel 168.

In het eerste lid dient "artikel 167" in plaats van "het artikel 167" te worden gelezen. In de Franse tekst is "implantation" door "placement" te vervangen; deze opmerking geldt overal waar "implantation" wordt gebruikt.

In § 2 wordt niet gezegd welke overheid bevoegd is om die tekens te plaatsen. Volgens de thans geldende wetgeving mogen alleen de gemeenten en de provincies die tekens plaatsen, ter uitvoering van door hen uitgevaardigde aanvullende politiereglementen.

§ 7 zou verwarring kunnen stichten. In a) wordt immers aangegeven hoelang het verbod geldt, in b) hoelang het is opgeheven. Het ware beter hetzelfde uitgangspunt te gebruiken, de voorbeelden uit de tekst te weren, en te werken met figuren die in de bijlagen worden opgenomen.

Wordt de vorm van de tekst behouden, dan zouden de littera's a), b) en c) beter als volgt luiden :

"a) de uren tijdens welke het stationneren en parkeren verboden is, als volgt : "verboden van ... tot ... uur";

b) hoelang het verbod niet van toepassing is, als volgt : "langer dan ... minuten verboden";

c) de uitzonderingen voor sommige klassen van voertuigen, als volgt : "Taxi's uitgezonderd", "Autocars uitgezonderd", "Personenwagens uitgezonderd". ".

.../...

In de Franse tekst van § 10 moet klaarblijkelijk "maximum" worden gelezen in plaats van "minimum" (cfr. Nederlandse tekst).

§ 11 zou beter luiden als volgt :

"De opschriften die in de rode rand mogen worden aangebracht, zijn beperkt tot twee per teken".

Artikel 170.

In de Franse tekst van § 1, eerste lid, dient rekening gehouden te worden met de opmerking gemaakt in de commentaar bij artikel 168 betreffende de vervanging, in de Franse tekst, van het woord "implantation" door het woord "placement".

Een nauwkeuriger lezing voor het eerste lid van § 2 ware : "De gesteldheid van de plaats bepaalt de stand van de pijl op het teken nr 61.".

Artikel 171.

Aan sommige zogenaamde aanduidingstekens zijn, ondanks de hun gegeven benaming, rechtsgevolgen verbonden. Zo is het teken nr 71 het gevolg van het teken nr 37. Het dient om het baanvak te omschrijven waar de bij het gemeentereglement opgelegde snelheidsbeperking van toepassing is.

Zo kunnen ook de tekens 72a en 72 b rechtsgevolgen hebben. Parkeren is toegestaan waar geen enkele regel het verbiedt. Het algemeen reglement bepaalt gevallen waarin het verboden is. In het bij artikel 26 van het ontwerp bedoelde geval mogen de gemeenten van die verbodsbepalingen afwijken. In zodanig geval zijn de tekens 72a en 72b niet enkel meer aanduidingstekens.

Ten slotte zijn de tekens nrs 82 en 83 niet enkel aanduidingstekens, daar het teken nr 82 een bij reglement opgelegd verbod schorst en het teken nr 83 dat verbod herstelt.

Voorts zijn bij het artikel volgende opmerkingen betreffende de vorm te maken :

1° is als volgt te lezen : "Het teken tot aanduiding van het einde van het vak waar de snelheid beperkt is (fig. 71)".

5°, tweede lid : "De afstand van de vermelde plaats mag in km worden aangeduid met cijfers die overeenkomstig het teken 75 a zijn geplaatst.".

5°, derde lid : "De wegwijzer tot aanduiding van de toegang tot een weg waar het verkeersteken nr 45 is geplaatst ...".

12°, eerste lid: "Het teken dat het verkeer in beide richtingen toestaat op een vak van een rijbaan met eenrichtingsverkeer (fig.82)".

Ten slotte schrappe men onder 13° het woord "eventuele".

Artikel 172.

Artikel 172, § 1 en § 2, zegt niet welke overheid de tekens moet plaatsen.

§ 3, tweede lid, moet luiden als volgt :

.../...

"Het teken nr 78b wordt in de nabijheid van de aangegeven waterloop, of van het aangegeven monument of natuurmonument geplaatst.".

Artikelen 173 en 174.

Artikel 173 zegt niet wie het hek en de tekens moet plaatsen.

Is het de bestoller of de uitvoerder van het werk, of is het de overheid die de politiebevoegdheid over de weg heeft?

Artikel 198 verbiedt de particulieren tekens aan te brengen. Daaruit schijnt men te moeten afleiden dat alleen de overheid die het beheer over de openbare weg heeft, bevoegd is om voor het aanduiden van werken te zorgen. Toch is er twijfel mogelijk , of de Regering het wel zo bedoelt. Doet zij dit niet, dan dient de tekst te worden omgewerkt.

De bij artikel 173 gemaakte opmerking geldt ook voor artikel 174.

Echter wijst de Raad van State er op dat artikel 48, § 2, waar het bijzonder geval van een belemmering wordt geregeld, bepaalt welke persoon verplicht is zulks door een teken te kennen te geven.

Voorts kan aan de hand van het ontwerp niet worden uitgemaakt, of de bij artikel 173 opgelegde verplichtingen en die van artikel 174 al dan niet cumulatief zijn. Bij de huidige stand der reglementering (artikelen 13 en 134 van de Wegcode), heeft het Hof van verbreking in zijn arrest van 31 Mei 1937 (Pas.1937, I, blz.159) geoordeeld daarop bevestigend te moeten antwoorden.

Het is wenselijk, dat het ontwerp dienaangaande geen twijfel zou overlaten.

/

Ingevolge die beslissing zou het ontwerp bovendien ook een oplossing moeten geven aan de vraag, of de artiekelen 174 en 48, § 2, van het ontwerp cumulatief zijn.

Aan het eind van het vierde lid van § 1 van artikel 173 zou het gebruik van "verboden" juister zijn dan dat van "gesloten".

De tweede volzin van § 2 van hetzelfde artikel zou beter als volgt luiden : "Deze lichten worden ter hoogte van de hekregel of van de vlagjes geplaatst. De afstand tussen de lichten mag ten hoogste 2,50 m. bedragen.".

Artikel 175.

Een betere lezing voor dat artikel ware :

"De in de artikelen 163 tot 172 bedoelde tekens moeten, wat betreft vorm, proporties, kleuren en figuren, overeenstemmen met de modellen van de bij dit reglement gevoegde tabellen.".

Artikel 176.

Het vierde lid is een toepassing van het eerste en derhalve overbodig.

.../...

Dit artikel wordt best in twee paragrafen verdeeld.

§ 2, bevattend de uitzondering op de voorschriften van § 1, zou aan het vijfde lid van het ontwerp beantwoorden en als volgt luiden : "§ 2. Echter mogen de gevaartekens (tabel A), met uitzondering van de tekens nrs 3 en 4, en de tekens tot loutere aanduiding de naam van de schenker of van de vereniging welke die tekens heeft geplaatst, vermelden, op voorwaarde dat die vermelding niet meer dan een zesde der gehele oppervlakte van het teken beslaat".

Artikel 177.

Uit de verklaringen van de gemachtigde der Regering en onrechtstreeks uit de tekst van artikel 177 blijkt, dat voor de weggebruikers alleen rechten en verplichtingen ontstaan door de rechts van hen aangebrachte tekens.

Het is nodig die regel uitdrukkelijk te formuleren en artikel 177 wegens zijn belang helemaal vooraan te plaatsen in het hoofdstuk betreffende de verkeerstekens.

Aanderzijds moet in de Franse tekst het woord "piétons" worden geschrapt, daar voetgangers niet verplicht zijn rechts te houden. Overigens weze opgemerkt dat in de Nederlandse tekst niet van voetgangers wordt gesproken.

.../...

Met het oog op de overeenstemming met artikel 10, geve men hier geen definitie van "rechterkant".

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel ...

De tekens voorkomend in de bij dit besluit gevoegde tabellen verbinden de bestuurders alleen zo zij rechts van hen zijn geplaatst.

De tekens mogen aan de linkerkant worden herhaald.

De tekens van tabel C zijn evenwel bindend ook wanneer zij niet rechts zijn geplaatst.

De tekens worden geplaatst in een vlak nagenoeg loodrecht op de as van de rijbaan.".

Artikel 178.

Dit artikel kan beter als volgt beginnen : "Al de tekens, behalve die welke voor het signaleren van werken dienen...".

Artikel 179.

Voor de in § 3 bedoelde gele strepen zou nader moeten bepaald worden hoe zij worden getrokken,

.../...

want zij moeten zo getrokken worden dat geen verwarring mogelijk is met de in § 2 bedoelde gele streep, noch met de gele streep waarvan sprake in artikel 28, 9°, en waarbij stationneerverbod wordt opgelegd.

Artikel 180.

Het eerste lid van 3° moet tot volgende tekst worden beperkt :

"Gelijktijdig rood en groen licht : stoppen, voor de bestuurder die het sein nadert.".

Wanneer de bestuurder immers het sein voorbij is, maakt artikel 177 de rest van het lid overbodig.

Artikel 181.

Een betere lezing voor § 2 ware :

"§ 2. Het licht doorlatend gedeelte van de rode en groene lichten heeft de vorm van een cirkel ...".

§ 8 is een toepassing van de bij artikel 177 gestelde regel en is dus overbodig.

.../...

Artikel 182.

In § 2 is "aan te brengen" overbodig. Men leze dus : "De lichtzuilen op de ...

Afdeling 10.- Overwegen.

Uit de titel van deze afdeling blijkt niet duidelijk welk haar toepassingsgebied is.

Gelden de bepalingen waaruit zij bestaat voor de overwegen van alle voertuigen op rails?

Voor de artikelen 184 en volgende vindt men in het huidige verkeersreglement geen overeenstemmende bepalingen.

Zodanige bepalingen komen voor in het koninklijk besluit van 26 Maart 1936 betreffende de aanduiding der spoorwegovergangen, gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 Maart 1939.

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 26 Maart 1936 luidt als volgt : "De spoorwegovergangen waarvan sprake in titel I van de wet van 25 Juli 1891 (zie artikel 16 van deze wet) zullen, naar gelang van hun inrichting, hun aard en hun belangrijkheid, aangeduid worden door de waarschuwingstekens aangegeven in de bij dit besluit gevoegde bijlagen".

.../...

Artikel 16 der wet van 25 Juli 1891, houdende herziening der wet van 15 April 1843 op de politie der spoorwegen, luidt als volgt : "Deze wet is niet van toepassing : 1° op de buurtspoorwegen, 2° op tramwegen, 3° op verbindingssporen naar nijverheidsinrichtingen, 4° op verkeerswegen ten behoeve van een mijnontginning aangelegd overeenkomstig de wet van 2 Mei 1837, 5° op spoorwegen die uitsluitend krijgsspoorwegen zijn ... ".

De Regering wil, naar haar gemachtigde heeft verklaard, terzake niets nieuws invoeren.

Daaruit volgt dat het bepaalde in afdeling 10 slechts van toepassing is op de overgangen der spoorwegen als bedoeld in de wet van 25 Juli 1891.

De titel van afdeling 10 zou dus best aangevuld en als volgt gesteld worden :

"Overgangen der spoorwegen die onder de gelding van de wet van 25 Juli 1891 vallen.".

---- . ----

In verband met die afdeling 10 weze eveneens herinnerd aan de algemene opmerking nr II, want geen enkel der artikelen waaruit die afdeling bestaat, zegt wie de tekens en bakens moet plaatsen?

.../...

Artikel 184.

Een betere lezing voor dat artikel ware : "De overgangen der spoorwegen die onder de gelding van de wet van 25 Juli 1891 vallen, worden aangeduid door de in artikel 163 genoemde tekens".

Artikel 185.

In 3° stemmen de Nederlandse en de Franse tekst niet overeen : waar in de Franse tekst "éventuellement d'un ou de feux rouges fixes" staat, luidt de Nederlandse versie : "eventueel van een of twee vaste lichten".

Artikel 188.

Volgens de Nederlandse tekst van dit artikel moet het vast groen licht boven, volgens de Franse tekst beneden (au-dessous de") de rode lichten worden aangebracht.

Artikel 191.

Er bestaat geen weg die tegelijk openbaar en privaat is.

Wel zijn er private wegen die voor het publiek toegankelijk kunnen zijn.

In artikel 191 is sprake van overwegen, "openbaar voor de voetgangers en privaat voor de voertuigen".

Die terminologie is onduidelijk.

De betekenis van die bepaling dient nader te worden aangegeven.

.../...

Afdeling 11. - Totale of gedeeltelijke overgangen, over rijbanen, van een of meer op de rijbaan of op de berm aangelegde sporen.

De algemene bewoordingen van deze titel wekken de indruk, dat de bepalingen van de afdeling betrekking hebben op het kruisen van rijbanen, door enigerlei andere voertuigen op rails dan die van de spoorwegen, waaraan afdeling 10 is gewijd.

De bij artikel 194 bedoelde aanduiding geldt evenwel alleen voor de tramwegen, dit is voor de stadstramwegen en de buurtspoorwegen.

Mocht de Regering op het oog hebben de aanduiding van de kruisingen van rijbanen met enigerlei andere voertuigen op rails dan die waarop voorgaande afdeling betrekking heeft, dan dienen de artikelen van deze afdeling te worden aangevuld. Geldt het bepaalde in deze afdeling integendeel alleen voor de kruisingen van rijbanen met buurtspoorwegen en tramwegen, dan dient de titel zo te worden gesteld dat het object duidelijk wordt aangegeven.

In ieder geval mag niet uit het oog worden verloren, dat de aanduiding van kruisingen van rijbanen met buurtspoorwegen kort geleden volledig en nauwkeurig is geregeld door het koninklijk besluit van 28 October 1952 tot wijziging, wat de verkeerstekens betreft, van het koninklijk besluit van 24 Mei 1913 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de door de Regering vergunde of te vergunnen buurtspoorwegen.

Met het oog daarop zou artikel 194 best worden vervangen door bepalingen die naar het voorbeeld van het besluit van 28 October 1952 zijn opgemaakt; dat besluit kan dan worden opgeheven.

.../...

Artikel 194.

Wil de Regering dit artikel toch behouden, dan zou het best als volgt aanvangen :

"Wanneer het nodig is de totale of gedeeltelijke kruisingen van rijbanen met een of meer op de rijbaan of op de berm aangelegde sporen aan te duiden . . .".

Artikel 195.

Daar in artikel 194 geen sprake is van een afsluiting, is er geen reden om in artikel 195, tweede lid, van een afsluiting te gewagen.

Dit artikel mag overigens geheel vervallen, daar het eerste lid er van gerust kan worden ingevoegd in artikel 200, waar het beter op zijn plaats zou zijn.

Artikel 198.

Een juistere lezing voor § 1 ware :

"§ 1. Onverminderd de verplichtingen welke dit reglement hun terzake oplegt, mogen bijzondere personen, zonder machtiging door de overheid die de openbare weg onder haar beheer heeft, geen op het wegverkeer betrekking hebbende tekens of merken aanbrengen.".

Er weze hier opgemerkt dat de tekens welke op die wijze kunnen aangebracht worden, aanduidingstekens zijn, met uitsluiting van de tekens waaraan rechtsgevolgen verbonden zijn en die alleen door de overheid mogen worden geplaatst.

.../...

Artikel 199.

Dit artikel zou beter als volgt luiden :

"Voor het gebruik van een verkeersteken, dat dient om andere bevelen of andere aanwijzigingen te geven dan de bij dit reglement bepaalde tekens, moet vooraf machtiging worden verleend door de Minister van . . .".

Het zou ook logischer zijn dit artikel na artikel 197 te plaatsen.

Artikel 200.

Met inachtneming van de opmerking bij artikel 195, worde artikel 200 als volgt gesteld :

"Artikel 200. -

De tekens van de tabellen A en F moeten tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag op een afstand van 200 meter, gerekend bij heldere lucht, zichtbaar worden gemaakt met behulp van een speciale verlichting, van de openbare verlichting of van producten met reflecterend vermogen.

Voor de andere tekens is dit eveneens vereist opdat zij tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag bindend blijven." .

HOOFDSTUK V.- Afdeling 1. Leger.

De term "leger", doorgaans gebruikt voor het landleger in tegenstelling tot de luchtmacht en de zeemacht, moet hier vervangen worden door : "De krijgsmacht".

Artikel 201.

In de derde regel van de Franse tekst dient het woord "militaires" geschrapt.

Artikel 204.

Daar de artikelen 131 tot en met 161 uit het aan de Raad van State voorgelegd ontwerp zijn teruggetrokken, moet artikel 204 met inachtneming daarvan worden gewijzigd.

Artikel 205.

Een duidelijker en logischer lezing voor artikel 205 ware de volgende :

"Artikel 205.

In de zee- en riviorhavens mag de gemeenteraad met machtiging van de Minister van ... een gebied bij de haven bepalen op welks openbare wegen hij bij reglement de toepassing der artikelen 39, 48, § 1, 55, 56, 59, § 2, 73 tot en met 82, § 1, 116 en 117 van dit reglement kan schorsen.".

.../...

Artikel 207.

Dit artikel luidt beter als volgt :

"De bestaande tekens welke door dit reglement worden behouden maar waarvan de symbolen geen juiste weergave zijn van die afgebeeld in de bij dit reglement gevoegde tabellen, blijven geldig tot zij worden vervangen.".

- - - - - -

Overigens is de plaats van dit artikel na het opheffingsartikel waarvan het afwijkt.

Artikel 208.

Artikel 208 zou een opsomming moeten geven van de bepalingen die ingevolge het nieuwe reglement worden opgeheven.

Volgens de gegevens waarover de Raad van State beschikt, zouden volgende besluiten moeten opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 26 Maart 1936 betreffende de aanduiding der spoorwegovergangen, zoals het is gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 Maart 1939 ;

2° het koninklijk besluit van 25 Mei 1936 betreffende de toepassing van het algemeen reglement op de verkeerspolitie, met betrekking tot het jagen der schepen ;

.../...

3° het koninklijk besluit van 3 December 1937 tot uitbreiding van de bepalingen van het algemeen reglement op de verkeerspolitie tot de militaire wegen die deel uitmaken van het privaat Staatsdomein (cfr. commentaar op artikel 2, 1°, van het ontwerp) ;

4° het thans geldende algemeen reglement met de besluiten die het hebben gewijzigd.

Dat artikel zou dan als volgt luiden :

"Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 1 Februari 1934 houdende algemeen reglement op de verkeerspolitie en de daaropvolgende besluiten van 17 September 1934, 31 Januari 1935, 1 Maart 1935, 29 Juni 1935, 12 November 1935, 17 Januari 1936, 25 Mei 1936, 25 Mei 1936, 6 Juni 1936, 29 September 1936, 23 November 1936, 28 Januari 1937, 28 Januari 1937, 28 Januari 1937, 3 December 1937, 18 Januari 1938, 14 Mei 1938, 27 December 1938, 15 April 1939, 10 Juli 1939, 28 Juli 1939, 4 September 1939, 30 Januari 1940, 27 Februari 1940, 12 Februari 1945, 28 Februari 1945, 8 Mei 1945, 12 Maart 1946, 20 Maart 1946, 27 Juli 1946, 3 September 1946, 18 October 1946, 16 December 1946, 3 Januari 1947, 16 October 1947, 16 October 1947, 11 Februari 1950, 24 April 1951 en 21 Juni 1951 ;

2° het koninklijk besluit van 26 Maart 1936 betreffende de aanduiding der spoorwegovergangen, zoals het is gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 Maart 1939 ;

3° het koninklijk besluit van 25 Mei 1936 betreffende de toepassing van het algemeen reglement op de verkeerspolitie, met betrekking tot het jagen der schepen ;

.../...

4° het koninklijk besluit van 3 December 1937 tot uitbreiding van de bepalingen van het algemeen reglement op de verkeerspolitie tot de militaire wegen die deel uitmaken van het privaat Staatsdomein.."

Artikel 209.

Om duidelijk te doen uitkomen dat de verschillende delen van het huidig algemeen reglement worden opgeheven naargelang de overeenstemmende delen van dit ontwerp in werking treden, zou artikel 209 als volgt moeten luiden :

"Artikel 209.-

De Minister van ... stelt de datums van inwerkingtreding der bepalingen van dit reglement vast en bepaalt tegelijk van welke der bepalingen,in artikel 208 genoemd, de opheffing, ingevolge die inwerkingtredingen, uitwerking heeft.".

Artikel 210.

Overeenkomstig de algemene opmerking nr VIII is het wenselijk, ook de Minister van Landsverdediging met de uitvoering van het besluit te belasten.

Ook zou hij het besluit moeten medeondertekenen.

Observation préliminaire.

Un règlement, appelé à être appliqué par un très grand nombre de personnes, tel le règlement de la police de la circulation, doit être rédigé en un langage compréhensible pour tous. Il doit être conçu en termes simples et faciles à retenir. Le Conseil d'Etat constate que le texte du projet qui lui est soumis ne se distingue ni par sa simplicité, ni par sa brièveté. Ses auteurs se sont appliqués à régler la matière de la façon la plus minutieuse, le plus souvent à l'aide d'une terminologie extrêmement technique.

Le Conseil d'Etat ne pense pas que pareille méthode satisfasse au rôle que doit remplir la réglementation envisagée, ni que le texte proposé marque un progrès sur celui du règlement actuellement en vigueur.

De plus, le projet contient des sections qui ne concernent pas des règles de circulation proprement dites et qui pourraient faire l'objet d'une réglementation distincte.

Observations générales.

I.

Il convient de signaler que de nombreuses dispositions confèrent au Ministre un large pouvoir réglementaire.

.../...

La loi du 1er août 1899 n'a conféré ce pouvoir qu'au Roi, aux provinces et aux communes (article 1er).

A cette époque, le projet du Gouvernement tendait également à conférer au Ministre le pouvoir de prendre des arrêtés complémentaires. La section centrale de la Chambre a combattu cette délégation . Son rapport est explicite. Et le législateur a suivi le point de vue de la section :

> "Rapport fait à la Chambre des Représentants, au nom de la section centrale, par M. Liebaert, le 4 mars 1898 (Pasinomie 1899, p. 257).

.....

> Le système de législation proposé par le Gouvernement comporte une loi générale de délégation d'où sortiraient d'abord une réglementation générale et ensuite une triple réglementation complémentaire :
>
> 1° un règlement général consacré par arrêté royal serait applicable à toutes les voies de communication : routes de l'Etat, routes provinciales, voirie vicinale améliorée ou non améliorée et voirie urbaine;
>
> 2° un règlement complémentaire serait arrêté par le Ministre des travaux publics, mais cet arrêté ministériel serait uniquement applicable aux routes de l'Etat;

3° la province, à son tour, pourrait réglementer la circulation sur les routes provinciales, sauf à ne pas aller à l'encontre de l'arrêté royal;

4° la commune enfin, pourrait, elle aussi, faire un règlement complémentaire applicable uniquement à la voirie communale.

Toute la loi est là.

\+

\+ \+

La section centrale ne conteste pas que la loi sur la police du roulage doive être une loi de délégation. Au commencement du siècle, des controverses ont pu surgir sur le point de savoir à qui il devait appartenir, du pouvoir législatif ou du pouvoir exécutif, d'arrêter les règles d'application en matière de roulage; aujourd'hui l'hésitation n'est guère possible, la fixation législative de ces règles serait en opposition avec les perfectionnements incessants que réalisent le roulage et la voirie; ce serait un obstacle au progrès. En 1841 déjà, on a vu des membres de la Chambre prendre l'initiative d'une loi ayant pour but unique de donner au Gouvernement une délégation que lui avait refusée la loi de floréal an X. La section centrale estime que le principe de la délégation réclamée en 1841 pour un cas spécial doit être généralisé, et elle pense que la législature, discutant chaque année, à l'occasion du budget, la manière dont le Gouvernement se sera acquitté de son mandat, exercera sur la police du roulage une action bien plus fructueuse qu'en statuant elle-même une fois pour toutes.

Mais, outre la délégation au Gouvernement, le projet organise un système de délégation subsidiaire tripartite auquel la section centrale ne saurait se rallier.

S'il ne suffit pas que la législature abandonne à un arrêté royal la réglementation du roulage, et s'il faut, pour des raisons qu'on n'aperçoit pas, permettre que cette réglementation ait lieu même par simple arrêté ministériel, pourquoi le ministre ne pourait-il statuer qu'en ce qui concerne les seules routes de l'Etat, à l'exclusion des routes provinciales et communales ?

...

Quant au pouvoir réglementaire attribué par le projet au Ministre des Travaux public, il devrait, pour les raisons déduites plus haut, pouvoir s'appliquer aux routes de toute nature, mais la section centrale n'est pas convaincue de la nécessité de superposer les arrêtés ministériels aux arrêtés royaux en une matière où la surabondance des règlements pourrait être encore plus fâcheuse que leur rareté.

Le système adopté par la section centrale comporte donc, sans distinction quant à la nature de la voirie, d'abord une loi de délégation investissant le Gouvernement d'un pouvoir réglementaire général à exercer par arrêté royal, et ensuite un droit de réglementation complémentaire à exercer par les conseils provinciaux et les conseils communaux.

Projet du Gouvernement en 1896.

Article 1er.

La police du roulage s'applique aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes; elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation.

Des règlements complémentaires spéciaux peuvent être arrêtés soit par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, quand ils concernent les routes de l'Etat ou celles concédées faisant retour à l'Etat, soit par les conseils provinciaux lorsqu'il s'agit des routes provinciales et des routes concédées ressortissant au service des provinces, soit par les conseils communaux pour ce qui regarde la voirie communale et les chemins dont les concessions ressortissent aux communes.

Texte de la loi du 1er août 1899 .

Article 1er.-

Le Gouvernement est autorisé à faire, par arrêté royal, des règlements généraux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux.

Il prendra au préalable l'avis des députations permanentes. En ce qui concerne les routes de l'Etat, dans les cas urgents, cette consultation n'est pas requise pour l'exercice du droit de police conféré au Gouvernement par l'alinéa 1er.

Des règlements complémentaires peuvent être arrêtés soit par les conseils provinciaux, soit par les conseils communaux.

Les règlements provinciaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et sont soumis à l'approbation du Roi.

Les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et provinciaux et sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au Roi.".

On peut déplorer qu'aujourd'hui encore ce soit principalement aux communes qu'il appartienne de prendre les règlements complémentaires, c'est-à-dire non seulement les dispositions qui régissent la voirie communale, mais encore les règlements relatifs à la circulation sur les voies de grande communication qui traversent leur territoire, alors que le Ministre compétent est dépourvu de tout pouvoir réglementaire.

Il n'en reste pas moins que le texte de la loi du 1er août 1899 est formel et que sa portée a été précisée par la section centrale de la Chambre.

Dans l'état actuel de la législation, le Roi ne peut donc conférer au Ministre que des pouvoirs de pure exécution ,tel le pouvoir de prendre des mesures individuelles.

II.

Le projet prévoit l'existence et l'apposition de panneaux réglementaires et le tracé de bandes blanches et jaunes sur les voies publiques.

A une exception près (article 48, § 2 ,du projet), le projet n'indique pas l'autorité ou la personne à qui appartient le pouvoir ou à qui incombe l'obligation de placer ces signaux, alors que dans de nombreux cas ces panneaux et ces marques constituent les inscriptions ou les indications appropriées, prévues par l'article 1er de la loi du 1er août 1899, destinées à porter à la connaissance des intéressés les mesures prises par les autorités publiques en matière de circulation.

Dès lors se pose la question de savoir quelle est l'autorité compétente pour apposer ces panneaux et tracer ces marques.

.../...

Dans l'état actuel de la législation, l'autorité compétente pour procéder à ces opérations est la commune.

Aux termes de l'article 1er de la loi du 1er août 1899, le Roi n'a que le pouvoir de faire un règlement général.

Cet article donne aux communes et aux provinces le pouvoir de faire des règlements complémentaires. C'est en vertu de ce pouvoir que les communes placent les différents panneaux prévus au Code de roulage.

Le rapport de la section centrale cité ci-dessus rappelle la loi des 16-24 août 1790 et en tire des conclusions dans les termes suivants :

" Et d'abord, pour la commune, aux termes de la loi des 16-24 août 1790, l'autorité communale est investie du soin de veiller à la "sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques", ce qui comprend, ainsi que les mots l'indiquent et conformément à l'arrêt de la Cour de cassation du 30 mars 1868, les voies quelconques traversant une localité sans qu'on puisse en excepter les routes de l'Etat qui forment rues.

Il appartient certes à la législature de rompre avec ce principe général de compétence respecté jusqu'à ce jour presque à l'égal d'un principe constitutionnel, mais l'occasion semble mal choisie pour y déroger.".

.../...

La Cour de cassation, dans son arrêt du 9 mars 1936 (Pas. 1936, I, p.182), reproduit ci-après, affirme à nouveau que c'est à la commune qu'appartient le pouvoir de placer les panneaux ; elle s'exprime comme suit :

" ...

Attendu qu'il est constant, d'autre part, que l'administration communale a fait placer dans la rue Bonneels, à l'endroit proche de sa jonction avec la chaussée de Louvain, le signe prévu à l'article 131, 7°, de l'arrêté royal du 1er février 1934;

Attendu que l'article 51, 3°, de cet arrêté royal déclare que seront toujours considérées comme secondaires les parties de voies publiques, même principales, pourvues à l'approche d'une bifurcation, jonction ou croisée du signe dont s'agit;

Attendu que ce texte, remédiant à une lacune dans la législation préexistante, permet dans une certaine mesure à l'autorité administrative d'apporter dérogation aux règles édictées pour la priorité de passage, lorsque la situation le commande;

Attendu que l'administration communale, à qui la loi du 16-24 août 1790 donne mission d'assurer la commodité et la sécurité de la circulation, est compétente, sauf disposition spéciale contraire, pour placer sur la voie publique le signal prévu aux articles 131,7°, et 51, 3°; de l'arrêté royal du 1er février 1934;

.../...

Attendu qu'il suit de là que le placement d'un tel signal dans la rue Bonneels suivie par le prévenu conférait à celle-ci le caractère de voie secondaire;

... ".

En fait, c'est souvent l'Administration des ponts et chaussées qui effectue le placement de signaux.

Si la Cour de cassation, dans ses deux arrêts du 11 mai 1937 (Pas.1937, I, 141 et 142) déclare que les panneaux sont obligatoires pour les usagers pour autant qu'ils soient conformes aux dispositions du Code de roulage qui les concernent, même s'ils ont été placés par une autorité incompétente, il n'en reste pas moins que l'autorité compétente est la commune et que le Ministre des Travaux publics est sans pouvoir à ce sujet.

Que l'article 1er de la loi du 1er août 1899 soit devenu anachronique, qu'il soit inadmissible qu'à une époque où la circulation routière s'est développée avec une intensité et a atteint une rapidité imprévisibles pour le législateur de 1899, les communes aient à intervenir d'autorité pour régler la circulation sur des voies qui ne sont pas exclusivement d'intérêt local, il n'en est pas moins vrai que seule une modification de la loi pourrait permettre au pouvoir central de procéder à la signalisation des voies publiques.

.../...

III.

Les chemins de fer vicinaux et les tramways circulent la plupart du temps sur les mêmes voies publiques que les personnes, les autres véhicules et les animaux auxquels est applicable le règlement général sur la police de la circulation routière.

La police des chemins de fer vicinaux est réglée par le Roi en vertu de la loi du 24 juin 1885.

Le pouvoir de régler la police des tramways appartient à l'autorité dont émane la concession, c'est-à-dire soit aux conseils communaux, soit aux députations permanentes, soit aux conseils provinciaux, soit enfin au Roi, en vertu de la loi du 9 juillet 1875.

Si les chemins de fer vicinaux possèdent un règlement unique qui leur est propre, les tramways, par contre, sont soumis à des règlements qui varient de concession à concession. Les "usagers" de la route n'en ont pas connaissance.

D'autre part, les chemins de fer vicinaux et tramways ne sont pas soumis au règlement général sur la police de la circulation routière.

Ainsi, par exemple, les usagers de la route doivent obtempérer aux signaux lumineux, alors que les conducteurs de chemins de fer vicinaux n'y sont pas tenus selon le règlement qui leur est applicable et que les conducteurs des voitures de tramways sont tenus d'observer ces signaux selon le règlement des tramways concédés par le Gouvernement.

.../...

A Bruxelles-Midi ou à Bruxelles-Nord, trois règlements différents sont respectivement applicables dans la même artère aux véhicules qui circulent à cet endroit, sans qu'aucune catégorie n'ait à connaître les règlements applicables aux autres.

Il s'ensuit une confusion à laquelle il serait nécessaire de porter remède. Une modification à la législation relative aux tramways s'avère indispensable. Dans l'attente de pareille législation, rien ne s'opposerait à ce qu'il soit au moins procédé à l'unification des dispositions relatives à la circulation routière et de celles qui concernent les chemins de fer vicinaux et les tramways concédés par le Roi.

IV.

Le système des définitions auquel recourt le projet n'est pas sans inconvénient.

Il est inutile de définir tous les mots qui sont utilisés.

Il ne faut recourir à ce procédé, sous peine de jeter la confusion dans l'esprit des intéressés, que si l'on veut restreindre le sens que l'usage donne aux mots.

Certaines des définitions données sont incomplètes.

.../...

D'autre part, certaines notions importantes (tel est le cas notamment pour la notion "d'accotement"),et qu'il aurait été nécessaire de préciser, ne sont pas définies par le projet.

V.

Comme l'annonce le rapport au Roi, les auteurs du projet se proposent d'adapter les règles de circulation et la signalisation routière aux conventions internationales.

Le Conseil d'Etat constate que si les dispositions figurant au tableau ci-après concordent avec ces conventions, d'autres, au contraire, n'y sont pas conformes.

Il s'ensuit que lorsque ces conventions auront été approuvées et auront ainsi acquis force de loi, la matière sera réglée par des dispositions qui seront, sur certains points, différentes ou même contradictoires.

Il y aura donc lieu de remédier à cette situation si le Gouvernement entend appliquer, comme il le déclare, les règles faisant l'objet des conventions internationales qu'il a conclues.

.../...

Tableau comparatif des dispositions des conventions internationales et des dispositions du projet.

Circulation routière.

Protocole.		Projet.
Chap. I.	Art. 1 - 5	Art. 2
	Art. 4	
Chap. II.	Art. 6 - 16	
	Art. 8	Art. 64, 61
	Art. 9	10
	10	25, 60
	11	14, 15
	12	18
	16	66 - 69
Chap. IV.	Art. 18-23	Art. 131 - 161
	19	138
Annexes	I	Art. 2, 7°
	3	131 - 161
	5	132, 1°
	6 I a	101
	b	102
	c	103
	8	53

Dimensions et poids des véhicules.

Art. 1er	Art. 73 - 77.

.../...

Signalisations routières.

Protocole.	Projet.
Partie II.	
Chap. I. Art. 3-10 :	
Art. 3, a, b, c	Art. 162, 1°, 2°, 3°
Art. 4	162
Chap. II. Art. 11-27 :	
12	163, 1°
13	2°
15, 1°, 3°	6°
15, 2°, 3°	7°
16	8°
18	10°
19	11°
20	12°
22	13°
25	14°
Chap. III. Art. 29-35	Art. 167 - 168
Art. 36	169 - 170
Chap. IV. Art. 37-45	171 - 172
39, 1°	171, 3°
40, 1°, 2°	4°
41	9°
Partie III.	
Art. 46 - 50	Art. 184 - 193
47 - 48	185 - 187
49 - 50	188 - 193
Partie IV.	
Art. 51 - 52	Art. 5, 1°
Partie V.	
Art. 53	Art. 180 - 181.

.../...

VI.

Dans de nombreux cas, le projet se borne à apporter des modifications de pure forme aux dispositions actuellement en vigueur.

Ces dispositions ont donné naissance à une jurisprudence abondante qui en a précisé la portée.

Le sens de celles-ci ayant été dégagé, il est dangereux de recourir à des modifications de forme qui créeront l'incertitude, alors qu'il n'est pas dans l'intention du Gouvernement de modifier la réglementation sur ces points.

Il est préférable de conserver le texte actuellement en vigueur.

VII.

Le projet, à l'article 27 et dans diverses dispositions suivantes, utilise la notion de "rase campagne".

Dans le règlement actuellement en vigueur, cette notion s'oppose à la notion d'"agglomération".

Le projet n'utilise nulle part cette dernière notion.

La "rase campagne", selon Littré, est un endroit où il n'y a pas d'habitation.

.../...

Pareille situation se rencontre peu fréquemment en Belgique.

Opposée à la notion d'agglomération dans le règlement en vigueur, la notion de "rase campagne" prend un sens moins absolu que celui que donne Littré.

Il résulte des explications du délégué du Gouvernement que celui-ci n'entend pas innover en la matière.

Pour éviter la confusion que ne manquera pas de produire l'omission de la notion d'agglomération, il serait souhaitable de la reprendre dans le projet.

VIII.

Le projet comportant des dispositions relatives à la circulation des forces armées, il serait souhaitable que le Ministre de la Défense nationale figurât parmi les ministres prenant l'initiative de l'arrêté, qu'il fût désigné à l'article 210 du projet pour collaborer à son exécution et qu'il le contresignât.

IX.

L'Office de la circulation routière ayant été transféré du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction au Ministère des Communications

par l'arrêté royal du 24 février 1953 portant transfert des services de l'Administration de la navigation intérieure, de l'Office de la circulation routière, de l'Office des fournitures, de l'Hydrographie de la côte, de la Sécurité sociale des marins et de la pêche maritime, il convient de modifier le projet en tenant compte de ce transfert d'attributions.

X.

Dans la division des articles, il convient d'écarter une numérotation qui rend la référence difficile. Il est préférable ou d'omettre cette numérotation, la référence se faisant pas alinéas, ou de recourir à la division en paragraphes.

Examen du projet.

Préambule.

Il n'y a pas lieu de viser au préambule les dispositions que le projet est destiné à remplacer et dont l'abrogation expresse est proposée par le Conseil d'Etat à l'article 208.

Les alinéas 2 et 3 peuvent, dès lors, être omis.

La loi du 1er août 1899 ne prescrit pas que le règlement doive être délibéré en conseil des ministres et le règlement de 1934 ne l'a pas été.

S'il est loisible au Gouvernement de délibérer le règlement en conseil, il est, cependant, préférable de ne pas mentionner, pour des raisons pratiques, l'accomplissement de cette formalité, cette mention étant de nature à faire croire à tort que le futur règlement ne pourrait être modifié que par des arrêtés délibérés en conseil des ministres.

Dispositif.

Article 1er.

L'article 1er gagnerait à être rédigé comme suit :

"Article 1er.-

Le présent règlement régit la circulation sur la voie publique des piétons et de tous les moyens de transport par terre, ainsi que des animaux de trait, de charge ou de monture, et des bestiaux, à l'exception :

1° des véhicules sur rails empruntant la voie publique;

2° des véhicules automoteurs, des piétons et des animaux de trait qui halent les bateaux en empruntant un chemin ouvert à la circulation publique.".

Le 2, 2°, dispose que : "L'administration qui a la gestion dudit chemin fixe les conditions de ce halage".

L'autorité qui a la "gestion" n'est pas nécessairement celle qui détient le pouvoir de police sur cette voie.

Si le pouvoir de "gestion" et le pouvoir de police sont réunis entre les mains d'une même autorité, cette disposition est inutile. Si ces deux pouvoirs ne sont pas aux mains de la même autorité, la disposition est illégale car le Roi ne trouve pas dans la loi du 1er août 1899 le pouvoir de modifier les compétences et de conférer un pouvoir de police à une autorité qui ne le possède pas.

Article 2.

1°. Bien que le projet abroge l'arrêté du 31 décembre 1937 qui applique le code actuel aux routes militaires, le Gouvernement entend soumettre ces routes à la future réglementation. Il n'est cependant pas nécessaire de le dire expressément, la définition de la voie publique, telle qu'elle est donnée par le projet, étant assez large pour comprendre les routes faisant partie du domaine privé de l'Etat dès l'instant où la circulation publique y est autorisée.

3°. La notion de la voie de circulation a été précédemment définie par le Conseil d'Etat dans son avis donné le 27 août 1952, portant le n° 3118.

Le texte proposé par le Conseil d'Etat dans cet avis a été adopté par le Gouvernement dans l'arrêté royal du 15 octobre 1952, publié au Moniteur belge du 24 octobre.

.../...

Il convient, dès lors, de donner, dans le présent projet, la même définition que celle de l'arrêté royal du 15 octobre 1952, savoir :

"3° voie de circulation : toute partie d'une chaussée délimitée longitudinalement par des marques spéciales;".

7°. Cette disposition n'énonce pas les caractères du cycle et, dès lors, n'en constitue pas la définition.

Il conviendrait de donner la définition du cycle ou d'omettre cette partie de la disposition.

L'âge du conducteur n'est pas de nature à modifier la définition donnée au 7°, les questions d'âge étant réglées par l'article 53 . Aussi convient-il de supprimer, dans cette disposition, l'expression "sauf en ce qui concerne les dispositions relatives à l'âge du conducteur".

D'autre part, le cycle étant toujours un véhicule par nature, il serait préférable de rédiger comme suit la dernière phrase du 7° : "Le cycle non monté n'est pas considéré comme un véhicule".

12°. Le texte du projet a été amendé par le Gouvernement sous la forme suivante : "train de véhicules: ensemble constitué d'un véhicule automoteur ou d'un véhicule articulé, et d'une ou plusieurs remorques".

.../...

13°, 14° et 15°. Le Conseil d'Etat constate que, dans tout le projet, les règles relatives au stationnement et au parquage sont identiques. Dès lors, une définition pour chacune de ces notions est de nature à faire croire que le comportement du conducteur devra être différent selon qu'il se trouve dans l'une ou l'autre de ces hypothèses. Il conviendrait, dès lors, de supprimer la notion de "véhicule parqué" et de rédiger comme suit les 13° et 14° :

"13° véhicule à l'arrêt : véhicule immobilisé pendant le temps requis pour le chargement ou le déchargement de personnes ou de choses;

14° véhicule en stationnement : véhicule immobilisé au delà du temps requis pour le chargement ou le déchargement de personnes ou de choses;".

16°. Il convient d'omettre dans la définition la phrase relative aux insignes des agents qualifiés. Ces précisions trouveront mieux leur place à l'article qui énumère les fonctionnaires et agents et qui détermine certaines compétences et certaines conditions d'intervention.

17°. Il serait plus correct de dire : "conducteur : la personne qui dirige un véhicule, des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux, ou qui en a la garde".

21°. Le délégué du Gouvernement a amendé le texte du projet en supprimant "totale ou partielle".

Remarque générale relative à l'article 2 :

Le Conseil d'Etat constate que, par rapport au règlement en vigueur, le projet supprime certaines notions (place publique, bifurcation, jonction, croisée, véhicule automoteur, véhicule automoteur en ordre de marche, usager, usager à marche lente), en modifie d'autres (véhicule automoteur à trois roues, vélomoteur), en crée de nouvelles (carrefour) et définit des notions qui ne l'étaient pas (conducteur, empattement, passage à niveau).

Le Conseil d'Etat aura l'occasion de relever les conséquences juridiques de ces innovations au commentaire des articles qui suivront.

Article 3.

Il conviendrait de rédiger la phrase liminaire de l'article 3 avec plus de précision sous la forme suivante :

"Article 3.-

Sont délégués pour surveiller l'exécution de la loi du 1er août 1899 ainsi que des règlements pris en exécution de celle-ci, et chargés de constater les infractions à cette loi et à ces règlements : ... (texte du projet) ...".

Dans l'article 4 de la loi de 1899, le terme "Gouvernement" signifie le Roi et non le ministre.

.../...

En principe, le mot "Gouvernement" dans un texte de loi signifie le Roi. Il ne désigne le ministre que si de sérieux motifs exigent une telle interprétation. Or, il résulte du rapport de la section centrale que le législateur a entendu que les agents délégués par application de l'article 4 fussent désignés de la même manière que les fonctionnaires chargés de la police des chemins de fer organisée par la loi du 25 juillet 1891, c'est-à-dire par arrêté royal.

Dès lors, les fonctionnaires et agents visés au 1° et au 2° de l'article 3 du projet doivent être désignés par le Roi et non par le ministre.

L'article 3 devrait être complété par un dernier alinéa reprenant la disposition de l'article 2 r relative aux insignes des agents qualifiés : "Ne sont toutefois qualifiés pour donner des injonctions aux conducteurs en mouvement que les fonctionnaires et agents portant visiblement les insignes de leurs fonctions".

Articles 4 et 5.

Le Conseil d'Etat constate que les piétons sont tenus de se conformer aux indications des signaux, mais ne sont pas tenus d'obéir aux injonctions, même verbales, des agents qualifiés. D'autre part, ces injonctions, vis-à-vis des conducteurs, ont priorité sur les indications des signaux (article 5, 3). Un tel manque d'unité est de nature à provoquer des accidents.

.../...

De plus, les conducteurs des chemins de fer vicinaux ne sont pas tenus d'obéir à ces injonctions, l'arrêté royal du 24 mai 1913 qui règle la police des chemins de fer vicinaux ne leur imposant pas cette obligation.

Quant aux tramways concédés par le Gouvernement, ils sont soumis au règlement de police qui les concerne. C'est ainsi que les conducteurs de ces tramways ne sont tenus d'obéir qu'à une seule injonction : celle de s'arrêter, en vertu de l'article 6 du règlement de police du 27 janvier 1931, modifié par l'arrêté royal du 26 août 1938.

Pareille situation justifie la remarque générale n° III faite par le Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat constate que le signal prévu au b n'est pas conforme au signal prévu par la convention de Genève. Les signaux d et e ne sont pas prévus par cette convention.

..u 2 , la notion de "planton militaire" n'est pas précisée. Cette qualification s'applique-t-elle aux motocyclistes qui précèdent et accompagnent certains convois ou aux militaires qui règlent la circulation à la sortie des immeubles utilisés par l'armée ?

Le Conseil d'Etat relève que le 4 , tel qu'il est rédigé, n'implique aucune obligation, ni effet juridique. Il n'impose pas aux conducteurs, ni aux piétons, de s'arrêter. Ce texte traduit-il les intentions du Gouvernement ?

.../...

Article 6.

A la phrase liminaire, les mots "causé ou occasionné" impliquent une responsabilité ou une attitude active. Il conviendrait d'utiliser l'expression plus générale "impliqué dans un accident".

Le Conseil d'Etat constate que les piétons ne sont pas soumis aux obligations prévues à l'article 6.

Article 7.

Il existe une discordance entre le texte néerlandais et le texte français. Le texte néerlandais de cet article dit : "die zich op de openbare weg bevinden", circonstance qui n'est pas reprise dans le texte français.

De plus, l'article 7 est trop absolu dans sa rédaction. Le Roi, dans les limites de la délégation qu'il a reçue en matière de roulage, ne peut conférer le pouvoir d'exiger la présentation de la carte d'identité qu'à l'occasion d'une injonction, d'une infraction ou d'un accident de la circulation.

Article 8.

Il conviendrait de remplacer l'expression "coulé en force de chose jugée" par "ayant acquis force de chose jugée" et de mentionner, dans cette disposition, que le greffier de la juridiction qui a prononcé la décision appose sur la carte d'identité

.../...

la mention prescrite par l'article 2 de la loi du 1er août 1924 portant modification de la loi du 1er août 1899 sur la police de roulage.

Article 9.

Il serait préférable de modifier la rédaction de cet article comme suit :"L'usage d'un véhicule sur la voie publique ne peut être assuré que par ...", car la disposition ne concerne pas seulement la "mise en circulation".

Article 10.

Dans la première phrase, l'expression "chaussée" n'est pas exacte, car le Gouvernement entend imposer aux conducteurs l'obligation de tenir la droite sur toutes les voies publiques.

En ce qui concerne les voies de circulation visées aux alinéas 2 et 3, il n'y a pas lieu de rappeler la définition de l'article 2.

L'article 10 serait mieux rédigé comme suit:

"Article 10.-

Les conducteurs qui circulent sur la voie publique doivent y tenir la droite.

Sur les routes à voies de circulation, les conducteurs doivent, sauf pour dépasser, circuler sur la voie de circulation de droite.

Sur les routes sans voies de circulation, la partie droite de la voie publique est la zone de 3 m contiguë au bord droit de la chaussée.".

.../...

L'article 10, tel qu'il est rédigé, érige en infraction la circulation en files parallèles, cependant fréquente et nécessaire à certains endroits des grandes villes où le trafic est particulièrement intense.

Article 11.

Dans la première phrase, le mot "chaussée" doit être remplacé par l'expression "voie publique".

Au 2°, l'article 11 vise le panneau n° 38. Il résulte des explications fournies par le fonctionnaire délégué que le Gouvernement donne à ce panneau le sens d'une interdiction générale de dépasser visant non seulement les conducteurs d'automobiles, mais tous les conducteurs, alors que le signal identique admis par la convention de Genève a une portée plus restreinte.

Article 13.

La version néerlandaise de cet article est défectueuse et devrait être rédigée comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 14.

La notion de croisement, dont il est question à l'article 14, ne concerne que les véhicules en mouvement. Il n'y a point croisement, selon la volonté du Gouvernement, lorsqu'un des deux conducteurs est arrêté.

Au second alinéa, dans la version néerlandaise, il conviendrait de remplacer le mot "gelijkvloerse" par "gelijkgrondse". Cette remarque vaut également pour les articles 62, 68, 70 et 71.

Article 15.

De même, il n'y a "dépassement" que lorsque le véhicule dépassé est en mouvement.

Article 16.

Ainsi qu'il a été dit au commentaire de l'article 15, il n'y a "dépassement", au sens du projet, que si le véhicule dépassé est en mouvement.

Dès lors, l'expression "en mouvement",au 1° et au 2° de l'article 16, n'est pas nécessaire.

L'article 16 ne contient pas toutes les interdictions de dépasser. L'article 23 en contient également une : celle de dépasser dans la traversée des carrefours. Il ne serait pas inutile de rappeler cette disposition à l'article 16.

L'article 16 substitue la notion de véhicule à celle de conducteur au 1° et au 2°, a et b. Par souci de concordance, il conviendrait, au c, de procéder de même ou tout au moins de dire : "Le conducteur d'un véhicule à dépasser ...".

.../...

Article 17.

Tel qu'il est rédigé, le § 1er, alinéa 2, permet d'exécuter les manoeuvres particulièrement dangereuses de dépasser et de croiser simultanément à gauche deux véhicules sur rails, sur les voies publiques qui portent deux voies ferrées.

Dans le cas du § 2, lorsqu'il est impossible au conducteur de respecter l'espace de 2 m, il a, dans les intentions du Gouvernement, l'obligation de s'arrêter.

Cette obligation ne résulte pas du texte et devrait y être introduite.

L'article 17 présenterait un ordre plus logique sous la forme suivante :

"Article 17.-

§ 1er.- Le croisement ou le dépassement des véhicules sur rails dont la voie est établie sur la chaussée se fait à droite.

Lorsqu'un véhicule sur rails est arrêté pour la montée ou la descente des voyageurs, que la voie ferrée soit établie ou non sur la chaussée, le conducteur qui circule du côté où les voyageurs montent ou descendent doit s'arrêter s'il n'existe pas de refuge, à moins qu'il ne puisse laisser, en longeant le véhicule sur rails, un espace libre d'au moins 2 m.

S'il existe un refuge, il doit se tenir à une distance suffisante de celui-ci pour éviter tout accident aux personnes qui s'y trouvent.

§ 2. Toutefois, le croisement ou le dépassement peut se faire par la gauche si, le véhicule

.../...

sur rails étant en mouvement ou en arrêt accidentel ou prolongé, le passage à droite est trop exigu ou encombré par un véhicule à l'arrêt ou un obstacle, et pour autant que la manoeuvre soit possible sans risque d'accident.

§ 3. ... (texte du § 3 du projet) ...".

Article 18.

L'article 18 constitue la grande réforme en matière de priorité. Il établit le principe de la priorité de droite et supprime le principe de la hiérarchie des voies, sauf les exceptions.

L'utilité de cette règle semble énervée par le § 3 qui contient une contradiction : le conducteur qui doit céder le passage ne peut s'engager dans un carrefour que s'il peut le faire sans risque d'accident. Or, il ne peut se rendre compte qu'il y a danger qu'en s'engageant dans le carrefour, si celui-ci n'est pas découvert.

Dès lors, dans toutes les agglomérations, le conducteur devrait s'arrêter, voire même se faire piloter à chaque carrefour. La circulation deviendrait impossible s'il fallait se conformer au projet de règlement.

Article 19.

Le texte du § 1er, a), reconnaît à la voie qui est pourvue du signal n° 4 le caractère principal.

.../...

Il résulte, au contraire, des déclarations formelles du délégué du Gouvernement que ce signal est indicatif et non attributif de priorité.

Il s'ensuit que la présence de ce signal ne peut conférer, comme le prévoit l'article 19, § 1er, a), le caractère principal à la voie qui en est pourvue.

C'est, au contraire, l'apposition du signal n° 3 à l'approche d'un carrefour qui a pour effet de conférer indirectement à la voie rencontrée le caractère principal.

Dans l'économie de l'article 19, il y a en réalité quatre catégories de voies qui sont principales au carrefour.

Les deux premières catégories devraient être décrites comme suit au § 1er :

"a) par rapport à toute autre voie, sans primauté entre elles, les voies publiques dont la chaussée est empruntée par au moins une voie ferrée, et celles à plusieurs chaussées;

b) par rapport aux voies pourvues du signal n° 3, celles qui les rencontrent. Ces dernières sont pourvues, à l'approche du carrefour, du signal n° 4;

c) ... (texte du b)du projet) ...;

d) ... (texte du c) du projet, sous réserve de la remarque qui suit) ...".

- - - - -

L'article 19, § 1er, c), appelle également une remarque.

.../...

Il ne règle pas la priorité dans le cas où deux voies à chaussées multiples se croisent. En pareil cas, les tronçons d'une des voies constituent au carrefour le raccordement de l'autre et réciproquement.

Il en résulte que chacune des voies est à la fois principale et secondaire par rapport à l'autre. Le juge ne pourra recourir à la règle de la priorité de droite puisque, étant en présence d'un raccordement, il ne peut appliquer que l'article 19, § 1er, c).

- - - - -

En outre, le § 2 est en contradiction avec les intentions du Gouvernement. Tel qu'il est rédigé, il ne permet pas le placement du signal n° 3 ailleurs que sur les voies visées au § 1er du même article. Il interdit le placement de ce signal sur les voies visées à l'article 18, notamment à l'approche d'un carrefour de deux routes qui ne comportent ni voies ferrées, ni chaussées multiples.

Il conviendrait, dès lors, de rédiger ce § 2 comme suit :

"§ 2. Nonobstant les dispositions de l'article 18 et du § 1er du présent article, les conducteurs qui circulent sur les voies pourvues, à l'approche d'un carrefour, du signal n° 3, tableau A, annexé au présent règlement, doivent céder le passage au conducteur circulant sur la voie abordée.".

- - - - -

Enfin, dans la version néerlandaise, la phrase liminaire de l'article serait plus correctement rédigée comme suit : "Op het genaderd kruispunt zijn hoofdwegen :...".

Article 20.

Au § 1er, 1°, b, il serait préférable de dire : "exécuter le virage ...".

Au § 2, l'expression "admis à pénétrer dans" devrait être remplacée par "ayant accès à ...".

L'adjectif "appropriés", appliqué aux signaux, est inutile.

Le § 3 devrait être complété, pour traduire les intentions du Gouvernement, par les mots : "et sans couper le passage".

Article 21.

Les remarques relatives au § 2 de l'article 20 s'appliquent à l'article 21.

Articles 22 et 23.

L'adjectif "appropriés", appliqué aux signaux, est inutile.

Article 24.

Dans l'intention du Gouvernement, un conducteur qui fait marche arrière doit progresser en tenant la gauche de la voie publique.

Le projet devrait le préciser, car il s'agit là d'une "manoeuvre".

- - - - -

D'autre part, le fait, pour un conducteur, de quitter le côté droit de la chaussée pour virer à gauche afin de pénétrer dans un bien qui se trouve de l'autre côté, constitue une "manoeuvre" tombant sous l'application de l'article 24.

Pour virer à gauche dans un carrefour, le conducteur doit, aux termes de l'article 20, 2°, a et b, "avant d'aborder le carrefour, avertir de son intention les autres conducteurs et appuyer à gauche, en laissant, dans tous les cas, un espace suffisant pour permettre la circulation en sens inverse; s'abstenir de couper le passage aux conducteurs venant en sens inverse".

Le Gouvernement appréciera s'il n'est pas utile de prescrire un comportement analogue dans le cas envisagé à la présente observation.

Article 25.

L'article 25 correspond à l'ancien article 42.

L'article 42 avait été interprété par la jurisprudence de manière telle que la notion de vitesse dangereuse pouvait comprendre également la lenteur ou l'arrêt intempestif.

La rédaction du nouvel article 25 ne permettra plus d'ériger en infraction que la vitesse excessive.

- - - - -

L'article 25, 2, consacre, dans le texte, la notion d'obstacle prévisible créée par la jurisprudence.

Article 26.

Au § 1er, dans la version française, l'expression "dispositions locales spéciales" est ambiguë. Elle peut à la fois signifier réglementation locale et disposition particulière des lieux.

Si l'on se réfère au texte néerlandais, il y a lieu de conclure que l'expression "dispositions locales spéciales" signifie : réglementation locale particulière.

Mais il résulte des explications données par le délégué du Gouvernement à ce sujet que cette expression est destinée à englober d'importantes dérogations aux règles de stationnement établies par les 1° et 2° du § 1er, dérogations qui résultent tantôt d'une réglementation locale (telle l'organisation d'un parcage ou l'existence d'une interdiction de stationner d'un côté de la voie publique), tantôt de la disposition des lieux (telle l'occupation par des voies ferrées d'un côté de la route).

Il s'ensuit que l'expression "dispositions locales spéciales", pas plus que l'expression "speciale plaatselijke voorschriften", ne traduisent les intentions du Gouvernement.

Il convient donc de modifier l'alinéa 1er du § 1er de l'article 26 et de compléter cet article de manière à préciser toute sa portée.

Enfin, l'article 26 ne prévoit pas quelles seront les obligations du conducteur lorsqu'il existe des voies ferrées d'un côté de la chaussée et que celles-ci sont désaffectées.

Au § 2, le délégué du Gouvernement déclare qu'il y a lieu de supprimer le 2°.

.../...

Article 27.

Outre ce qui a été dit au commentaire de l'article 2, 13° et 14°, l'article 27 appelle les remarques suivantes :

Au 2°, le cas prévu sous la forme : "ou, dans une voie à sens unique, lorsque la largeur du passage libre serait réduite à moins de 3 m" est indépendant du reste du 2°.

Cette disposition devrait être détachée du 2° et constituer le 3° de l'article.

Les numéros suivants seraient modifiés en conséquence.

- - - - -

Le 4° et le 5° utilisent l'expression "rase campagne". Dans l'ancienne réglementation, cette notion s'opposait à celle d'agglomération (article 64). Cette dernière notion n'est pas reprise dans le projet. Le Conseil d'Etat rappelle à ce sujet son observation générale n° VII.

Au 5°, l'expression "bord extérieur" est peu claire. On ne voit pas ce que serait un bord qui ne serait pas extérieur.

Il conviendrait de dire : "à moins de 10 m du bord de la chaussée de la voie transversale".

.../...

Article 28.

L'application du 4° causera des difficultés dans la constatation des infractions. Il sera généralement impossible d'établir le moment auquel les différents véhicules auront commencé leur stationnement et, partant, de déterminer l'auteur de l'infraction.

Au 5°, dans la version néerlandaise, la rédaction devrait être remaniée comme il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

- - - - - -

Au 7°, il y a lieu de commencer par : "Sur un tronçon de route ...".

La notion de "profil en long" est difficilement compréhensible pour la plupart des conducteurs; il y aurait lieu de rédiger l'article d'une manière moins technique.

- - - - - -

Au 8°, il convient de se référer à la définition de l'article 2 et de dire : "Sur les tronçons de chaussée comportant des voies de circulation".

Article 29.

Une nouvelle rédaction est proposée pour la version néerlandaise de cette disposition.

.../...

Article 32.

Dans la version française il est question de "signaux lumineux", alors que dans la version néerlandaise on emploie les termes "gepaste tekens".

Article 33.

Il serait préférable de rédiger cet article comme suit :

"Les conducteurs de véhicules à l'approche desquels les animaux ...".

Article 35.

Le Gouvernement n'entend pas soustraire à l'application du règlement les conducteurs des véhicules visés à l'article 34.

Les seules dérogations dont ils bénéficient sont établies par l'article 35.

Il serait utile de le rappeler à l'article 34.

.../...

Section 9.

En ce qui concerne la version française, le projet emploie, dans cette section, les expressions: "feux-position", "feux-route", "feux-croisement", "feux-brouillard", "feu-marche arrière". La suppression de la préposition est contraire au génie de la langue française.

Il convient de dire "feux de position", "feux de route", "feux de croisement", "feux de brouillard", "feux de marche arrière" dans tous les articles où ces expressions sont utilisées.

Article 36.

Le Gouvernement modifie le début de son texte de la manière suivante :

"Article 36.-

Il est interdit d'utiliser sur un véhicule d'autres feux que ceux qui sont définis par les articles 104 à 115 du présent règlement. Les feux doivent être utilisés de la façon suivante ...".

Au § 3, a, il faut dire : " ... à une distance telle que celui-ci ne puisse continuer ...".

Au § 5, in fine, il convient de remplacer le mot "usager" par "conducteur".

- - - - -

Le Gouvernement ajoute, au § 5 de l'article 36, l'alinéa suivant :

.../...

"Le feu de marche arrière ne peut être mis en action que lors de l'exécution d'une marche arrière.".

Si le Gouvernement entend interdire l'utilisation simultanée des feux de brouillard et des feux de route ou des feux de croisement, il conviendrait de prévoir une disposition portant cette interdiction.

- - - - - -

Au B, alinéa 2, il serait préférable de commencer par les mots : "L'utilisation de ces feux..".

Article 38.

Le Gouvernement remplace, aux alinéas 1er, 2 et 3, l'expression "feu mixte" par "feu blanc".

- - - - - -

A l'alinéa 4, il convient de dire : "... où l'éclairage public permet de les voir distinctement à une distance d'environ 100 m".

Le Conseil d'Etat renvoie, en outre, à son observation relative à l'article 2, 13°, 14° et 15°, en ce qui concerne les notions de stationnement et de parcage.

Article 39.

Au § 3, il serait plus précis de remplacer l'expression: "les feux prévus ci-dessus" par: "les feux prévus au présent article".

/

Article 40.

Au 1, la deuxième phrase : "Cette indication peut ..." est inutile. Elle indique une simple faculté dépourvue de toute conséquence juridique.

De plus, le projet ne précise pas de quels gestes il s'agit. Quelle sera l'attitude du conducteur si la conduite est à droite ?

L'alinéa 2 ne précise pas davantage par quels gestes le conducteur d'un véhicule non automoteur est tenu de signaler son ralentissement.

Article 41.

Au 1, l'expression "place réglementaire" est de nature à amener des contestations. Le conducteur qui dépasse un véhicule est à sa place réglementaire lorsqu'il se trouve à la gauche de ce véhicule. Il peut l'être également lorsque le règlement l'autorise à dépasser le véhicule par la droite.

Il serait préférable de remplacer les mots: "soit de quitter sa place réglementaire sur cette chaussée" par les mots : "soit de s'y déplacer vers la gauche ou la droite".

L'alinéa 2 ne précise pas quels gestes le conducteur peut faire. Il s'agit, de plus, comme à l'article précédent, d'une simple faculté dépourvue de toute conséquence juridique.

.../...

Articles 43 et 44.

Le 2° de l'article 43 et le premier alinéa de l'article 44 disent la même chose sous une forme différente. Il convient de ne le dire qu'une fois.

D'autre part, le Gouvernement amende l'alinéa 2 de l'article 44.

Ces deux articles seraient mieux rédigés comme suit :

"Article 43.-

Il est interdit d'utiliser d'autres avertisseurs sonores que ceux qui sont admis à l'article 125 du présent règlement.

Article 44.-

L'emploi des appareils avertisseurs sonores doit être aussi bref que possible et n'est autorisé que si les circonstances l'exigent pour éviter un accident imminent ou s'il est indispensable d'avertir un conducteur qui précède pour pouvoir le dépasser.

Entre 22 heures et 7 heures, l'emploi d'un appareil sonore doit être remplacé par l'usage court et répété des feux de route ou des feux de croisement.

Les deux alinéas précédents ne sont pas applicables en "rase campagne" (sous réserve de l'observation générale n° VII).".

Article 46.

Dans la version néerlandaise de cet article, au 3°, il convient de remplacer le mot "dringend" par la locution "ten spoedigste".

Article 47.

Le Conseil d'Etat renvoie à l'observation générale n° 1 et au commentaire de l'article 1er, 2, 2°. L'autorité qui a la "gestion" d'une voie publique n'est pas nécessairement celle qui détient le pouvoir de police sur cette voie.

Dès lors, l'alinéa 1er manque de fondement légal dans la mesure où il permet de déroger aux attributions de compétence prévues par l'article 1er de la loi de 1899.

Il est inutile dans la mesure où il ne fait que confirmer ces attributions.

Il convient d'appliquer au § 2 les observations formulées sous les remarques générales I et II et au commentaire de l'article 1er, 2, 2°. Le système de la loi de 1899 ne permet pas d'attribuer en cette matière un pouvoir réglementaire au Ministre.

Article 48.

Selon l'intention du Gouvernement, il faut, pour qu'il y ait infraction, qu'il y ait faute ou négligence dans le chef du conducteur. Le texte de l'article 48 devrait être rédigé de manière à faire ressortir clairement cet élément constitutif de l'infraction.

Article 50.

L'intention du Gouvernement n'étant pas de modifier le régime institué par l'article 70 du

.../...

règlement actuellement en vigueur, il serait préférable de maintenir le texte de cet article.

Article 52.

L'article 52 impose au conducteur qui suit un véhicule dont le poids maximum autorisé est de 5 tonnes, de suivre ce véhicule à une distance de 5 m. Ce poids n'étant indiqué que sur les faces latérales du véhicule, ce conducteur ne pourra en avoir connaissance. Il ne pourra, dès lors, déterminer si l'article 52 est applicable.

Article 53.

Il résulte des déclarations de son délégué que le Gouvernement désire, au 1°, que la notion de "poids total" soit remplacée par celle de "poids maximum autorisé".

Article 54.

L'expression "est en mouvement" pourrait être remplacée par le mot "fonctionne",qui est plus exact.

Article 55.

Le § 2 est une des dispositions qui a donné lieu à l'observation générale n° I. Le Ministre ne pourrait donc accorder des dérogations que dans des cas particuliers.

Article 56.

Il serait plus clair de reprendre la notion d'"agglomération" écartée dans le projet, ainsi qu'il est dit au commentaire de l'article 27, 4° et 5°.

Il serait erroné de déduire de l'article 56 que l'article 55 ne s'applique qu'en rase campagne. Les règles établies par les articles 55 et 56 doivent se cumuler dans les agglomérations.

L'article 56 serait mieux rédigé comme suit:

"Article 56.-

Sans préjudice des limitations de vitesse prévues à l'article 55, la vitesse maximum est fixée comme suit dans les agglomérations ...".

Pour tenir compte du désir du Gouvernement, indiqué au commentaire de l'article 53, au 2°, il faut dire "poids maximum autorisé".

Section 4.

Il conviendrait, dans l'intitulé, de remplacer "animaux de selle" par "animaux de monture" pour conserver la terminologie de la loi de 1899 et du règlement en vigueur.

Article 63.

Il résulte des déclarations de son délégué que le Gouvernement entend viser les animaux de trait non attelés, et qu'il veut rendre cet article applicable aux animaux de monture.

Il conviendrait de le dire.

.../...

Article 65.

L'expression "sauf en rase campagne" donne lieu à la même remarque que celle qu'a faite le Conseil d'Etat au sujet des articles 27 et 56.

Article 68.

Le Gouvernement a amendé le texte du § 1er de cet article de la façon suivante :

"Article 68.-

§ 1er. Lorsque les cyclistes sont autorisés à emprunter la chaussée, il leur est interdit de rouler à plus de deux de front; de plus, ils ne peuvent rouler de front s'ils ne se trouvent pas en rase campagne, ainsi qu'à l'approche d'un véhicule attelé ou automoteur.".

Ce dernier texte est rendu peu compréhensible par l'accumulation des négations.

Il serait mieux rédigé comme suit :

"Lorsque les cyclistes sont autorisés à emprunter la chaussée, il leur est interdit de rouler à plus de deux de front.

Ils ne peuvent rouler de front à l'approche d'un véhicule attelé ou automoteur, ni dans les agglomérations.".

Au § 2, compte tenu de l'article 72, § 2, l'expression "et personnes assimilées" pourrait être omise.

.../...

Article 70.

L'expression:"signalée conformément aux dispositions du présent règlement" devrait être remplacée par: "portée à la connaissance des intéressés conformément au présent règlement ...".

Article 71.

Au § 2, a, alinéa 2, le projet n'indique pas à quels signes les piétons peuvent reconnaître les endroits aménagés pour leur passage.

Le projet ne précise pas non plus à partir de quelle distance de ces passages les piétons peuvent traverser la voie publique sans commettre d'infraction.

Article 72.

Pour assurer la concordance entre la version française et la version néerlandaise de cet article, il y a lieu d'insérer dans celle-ci les mots "of een andere persoon". La version néerlandaise serait,d'autre part, mieux rédigée comme il est proposé dans le texte neerlandais du présent avis.

Article 73.

1. L'expression "hors tout" est inutile, ce qu'il faut entendre par largeur étant précisé dans la suite de l'article.

La rédaction de l'ancien article 73 était plus claire. Pour les motifs déjà indiqués, le Conseil d'Etat propose le maintien de ce texte.

L'expression "plan longitudinal de symétrie" est trop technique.

2. Le Gouvernement amende comme suit le texte de l'alinéa 1er du § 2 du projet : "Aucune partie constitutive ou accessoire du véhicule telle que fusée, moyeu, organe de freinage, appareil d'alimentation du moteur en carburant de remplacement, ne peut dépasser soit le plan vertical latéral de la carrosserie, garde-boue compris, à sa largeur extrême, soit le plan vertical passant par le bord extérieur du bandage. ".

3. Ce paragraphe attribue au Ministre un pouvoir réglementaire que la loi ne permet pas de lui accorder.
Il manque donc de fondement légal.

Article 74.

L'expression "hors tout" appelle la même remarque qu'à l'article 73. Elle n'est, au surplus, pas exacte en ce qui concerne le dispositif d'attelage pour les véhicules à traction animale, qui comprend notamment un timon ou des brancards.

L'article 74 concerne entre autres les véhicules affectés à un service d'autobus. L'arrêté-loi du 30 décembre 1946, portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, distingue "les

.../...

services publics d'autobus", les "services spéciaux d'autobus" qu'organisent notamment certaines entreprises et certains établissements d'enseignement, et les "services d'autocars".

Le projet vise les services publics et les services spéciaux d'autobus, à l'exclusion des services d'autocars. Il conviendrait de le préciser.

Dans la version néerlandaise, l'alinéa 1er appelle, d'autre part, certaines corrections.

Article 75.

L'expression "hors tout" appelle la même remarque que précédemment.

Article 76.

Le Gouvernement entend que la présomption de l'article 74 relative à la semi-remorque joue également pour l'application de l'article 76. Dans ce cas, l'empattement sera mesuré entre le point d'attache et l'essieu arrière : il convient de le préciser.

Le Gouvernement amende le texte de l'alinéa 2. Il porte la proportion de 5/10 à 55/100.

Les articles 74 et 76 sont contradictoires dans le cas particulier d'un véhicule à un essieu (notamment un véhicule à traction animale). En effet, en appliquant l'article 76 à un tel véhicule, sa longueur ne peut dépasser 3,50 m + 2,70 m = 6,20 m, alors que l'article 74 autorise une longueur de 8 m.

.../...

Il conviendrait de faire disparaître cette contradiction.

Article 77.

A l'alinéa 2 de cet article, pour formuler l'interdiction relative aux portières, il serait préférable de reprendre le texte de l'ancien article 78, 3, qui est plus précis.

Le texte de l'article 77 est incomplet, car il ne prévoit pas le "dépassement du plan vertical passant par le bord extérieur du bandage" (article 73 nouveau amendé).

Article 80.

L'article 80 ne respecte pas les définitions de l'article 2 du projet. Contrairement à l'article 2, 11° et 12°, il considère à tort qu'un "véhicule articulé" constitue un "train de véhicules".

Les longueurs maximums des véhicules articulés devraient être indiquées à l'article 74, et non à l'article 80.

Il suffirait de disposer en ce cas à l'article 80 que :"La longueur d'un train de véhicules ne peut dépasser 25 m.".

.../...

Article 82.

1. L'alinéa 3 serait mieux rédigé comme suit : "L'attache secondaire des remorques munies de freins ne peut entraver le fonctionnement automatique éventuel du dispositif.".

2. Ce paragraphe doit être complété, le Gouvernement entendant viser non seulement le cas des véhicules remorqués, mais aussi celui des remorques. Il faudrait dire : "Dès que la distance entre la face avant d'une remorque ou d'un véhicule remorqué et la face arrière du véhicule ...".

Article 83.

Pour tenir compte du désir du Gouvernement, l'article 83, b, devrait être complété comme suit :

"b) si le chargement ... d'exploitation agricole circulant entre la ferme et les champs ou dans un rayon maximum de 10 km de la ferme, sa largeur peut atteindre 3 m.".

Article 86.

Pour traduire les intentions du Gouvernement, il convient d'ajouter au § 1er, alinéa 1er : "ou d'une remorque, d'une semi-remorque ou d'un véhicule remorqué".

La disposition du § 3 étant générale et s'appliquant même s'il ne s'agit pas de pièces de grande longueur, il conviendrait d'en faire un article séparé.

.../...

Article 88.

L'alinéa 1er serait plus simplement rédigé comme suit :

"Le chargement d'un véhicule doit être placé de manière telle qu'il n'occasionne pas sur son parcours de dégradations ...".

Article 89.

Au § 1er, alinéa 2, le texte s'abstient d'indiquer qui sera l'auteur de l'infraction : sera-ce le conducteur seul ou le conducteur et la personne ou les personnes qui s'installent à son côté sans disposer de l'espace requis ? Le texte devrait être complété sur ce point.

Le § 2 serait mieux rédigé comme suit :

"Le conducteur ne peut transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie. Cette interdiction ...".

Article 91.

Au § 3, il serait plus clair de rappeler les dimensions prévues aux § 1er et 2 et de dire : "La largeur d'une remorque, chargée ou non, traînée par un cycle ou un motocycle ne peut dépasser 0,75 m si le véhicule a deux roues, 0,30 m si le véhicule en a trois.".

.../...

Article 92.

Il serait préférable de remplacer l'expression "aplomb extrême" par "extrémité".

Article 93.

La phrase liminaire, s'appliquant également aux trains de véhicules, devrait être rédigée comme suit :

"Les poids maximums autorisés pour les véhicules ou trains de véhicules sont les suivants : ...".

Il convient de souligner que les cinq règles établies par cet article sont cumulatives.

Il est nécessaire, pour éviter les contestations, de préciser par quel procédé technique le poids par essieu et le poids par bandage doivent être déterminés.

Dans la version néerlandaise, la rédaction du 2°, c, laisse à désirer et gagnerait à être remaniée comme il est proposé dans la version néerlandaise de l'avis.

Article 94.

Le Conseil d'Etat constate qu'il n'existe pas de dispositions légales autorisant le Roi à mettre à charge d'un détenteur de véhicule automoteur les frais du contrôle de la tare et du poids maximum auquel il fait procéder.

.../...

Article 95.

Un amendement du Gouvernement ayant retiré du projet le chapitre III, les §§ 1er et 3 de l'article 95 devraient être omis. En effet, c'est le chapitre III qui prévoyait l'institution du carnet d'identification dans lequel l'article 95 prescrivait d'indiquer la tare et le poids maximum.

Article 96.

L'intention du Gouvernement, en ce qui concerne l'alinéa 1er de cet article, serait mieux traduite comme suit :

"Lorsque les agents qualifiés ont des raisons de douter de la sincérité des indications relatives à la tare ou de croire que le poids du véhicule chargé dépasse le poids maximum autorisé, ils peuvent procéder à des vérifications, soit par pesage ou comptage, soit au moyen de lettres de voiture si le conducteur en exhibe.".

L'alinéa 2 prévoit que les frais de pesage sont à charge du conducteur. Le Conseil d'Etat constate qu'il n'existe pas de dispositions légales autorisant le Roi à mettre à charge du conducteur les frais du pesage.

Article 97.

Au § 1er, il serait souhaitable d'indiquer quelles sont les dispositions du règlement visées à

.../...

cet article et de dire : "conformément aux prescriptions du présent règlement relatives au chargement autorisé, et notamment aux articles 83 et suivants, il doit ...".

Aux §§ 3 et 4, il serait plus exact de dire "l'autorisation" au lieu de "l'arrêté d'autorisation", l'autorisation ne devant pas nécessairement revêtir la forme d'un arrêté.

L'observation formulée au sujet des §§ 3 et 4 s'applique également au § 5.

Le Conseil d'Etat fait observer, en ce qui concerne le § 5, que la disposition mettant à charge du conducteur le paiement des dommages et frais, même s'il n'existe aucune faute dans son chef, excède les pouvoirs du Roi.

Toutefois, le Roi pourrait subordonner l'autorisation à l'engagement du requérant de supporter la charge de tous dommages et frais. Dès lors, le § 5 devrait être rédigé comme suit :

"L'autorisation n'est accordée au requérant que s'il s'engage à supporter le paiement des dommages et des frais pouvant résulter du transport, et à déposer, s'il y a lieu, un cautionnement dont l'autorisation fixe le montant.".

Article 98.

Cet article modifie, in fine, les règles légales de la responsabilité civile. Il excède, dès lors, les pouvoirs du Roi.

.../...

C'est au pouvoir judiciaire qu'il appartient de déterminer les responsabilités.

L'article 98 devrait être rédigé comme suit::
"Article 98.-
En cas de contravention aux dispositions de l'article 93 ou aux conditions de l'autorisation délivrée conformément à l'article 97, le conducteur est tenu de décharger, de dételer ou de garer son véhicule dans la localité la plus proche, à défaut de quoi le véhicule sera retenu.".

Article 99.

En ce qui concerne le § 2, 3°, le Conseil d'Etat constate que "les véhicules attelés à deux roues dont le poids ne dépasse pas 1.000 kg et dont l'attelage est tel que le véhicule doit s'arrêter en même temps que l'animal de trait" sont dispensés de l'obligation d'avoir un dispositif de freinage, alors que d'autres véhicules, tels les cycles, moins lourds et plus maniables, donc moins dangereux, doivent disposer d'un double dispositif de freins.

Il résulte des explications du délégué du Gouvernement que le § 3 ne donne pas au Ministre un pouvoir réglementaire,mais le pouvoir de déroger au règlement par des dispositions particulières.

Ce paragraphe serait plus simplement rédigé comme suit :

"§ 3. Le Ministre des . . . peut, dans des cas particuliers, dispenser de l'obligation établie par le § 1er.".

.../...

Article 100.

Le mot "installation" serait avantageusement remplacé par "dispositif".

Article 101.

Cet article se distingue par la complication de ses dispositions et par la profusion des détails.

L'alinéa 7 n'est pas susceptible d'être compris par la généralité des conducteurs.

Le dernier alinéa de l'article prescrit l'utilisation de pièces non susceptibles de défaillance. Le conducteur n'aura pas la possibilité de s'acquitter avec certitude de cette obligation. La version néerlandaise devrait, de toute manière, être remaniée.

Article 102.

Le § 1er contient trois fois l'expression "au moins". Elle pourrait, sans inconvénient, être omise dans les deux premiers cas.

Les §§ 1er, 2, 3, alinéa 2, et 4 contiennent des dispositions qui déterminent le mode d'action des freins exigés.

Le § 3, alinéa 1er, concerne le mode de commande de ces freins. Il devrait faire l'objet d'un article distinct.

.../...

Article 103.

L'article 103 peut faire l'objet de deux interprétations.

Il peut signifier d'abord que les dispositions de l'article 101 sont applicables au tracteur et que les freins de la semi-remorque doivent être conformes à l'alinéa 2 de l'article 103. Selon cette interprétation, les mots "véhicule articulé" de l'alinéa 1er devraient être remplacés par le terme "tracteur".

Selon une seconde interprétation, l'article 101 serait applicable à l'ensemble du véhicule articulé. Mais selon cette interprétation, l'alinéa 2 de l'article serait inutile ou difficilement conciliable avec l'article 101.

Cet article devrait être remanié de manière à faire ressortir clairement ce que veut le Gouvernement.

CHAPITRE II. Section 4. B. Signalisation et éclairage des véhicules. 1. Définition et spécification des différents feux.

On ne voit pas la raison pour laquelle le projet supprime l'emploi de la préposition dans les expressions : "feu-position", "feu-encombrement", "feu-dépassement", "feu-route", "feu-croisement", "feu-brouillard", "feu-marche arrière".

Il y aurait lieu de rédiger les définitions des différents feux sous forme d'une phrase

.../...

continue, ainsi que le propose le Conseil d'Etat en ce qui concerne les §§ 1er et 2 de l'article 104.

Article 104.

Les §§ 1er et 2 de cet article seraient mieux rédigés comme suit :

"§ 1er. Le feu de position est un feu blanc placé à l'avant d'un véhicule pour en signaler l'avant.

§ 2. Le feu rouge arrière est un feu rouge placé à l'arrière d'un véhicule pour en signaler l'arrière.

§ 3. Le feu de position et le feu rouge arrière doivent, sans gêner les autres conducteurs, etc...".

S'il est nécessaire d'introduire l'innovation prévue au § 3, dernier alinéa, il conviendrait de préciser que ce mode d'éclairage indirect de l'avant ne peut pas plus gêner le conducteur du véhicule que les conducteurs des autres véhicules.

§ 4. Un amendement du Gouvernement a complété le § 4 et a ajouté, après les mots "feux de position", "ainsi que l'un des deux feux rouges arrière".

Ce paragraphe a pour objet de permettre l'utilisation des feux de position et des feux rouges arrière comme feux de direction.

Cette disposition serait mieux à sa place à l'article 115, § 2, 3°, qu'elle compléterait de la

manière suivante : "Ce dispositif peut être constitué au moyen du feu de position et du feu rouge arrière ou du feu-stop.".

Article 105.

Le texte de l'article 105, tel qu'il a été amendé, n'appelle plus d'observation.

Article 106.

L'expression "feu-signe d'immatriculation" devrait être remplacée par "feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation".

Article 108.

A l'alinéa 2, le mot "réalisé" est incorrect dans le sens utilisé. Il devrait être remplacé par le mot "construit".

Il serait toutefois plus simple de rédiger comme suit cet alinéa : "Ce feu ne peut éblouir les autres conducteurs".

Article 108 bis.

L'alinéa 2 établit des règles en matière de responsabilité.

La loi ne confère pas au Roi le pouvoir de modifier les règles de la responsabilité.

.../...

Article 110.

Le mot "réalisé", à l'alinéa 2, appelle la même remarque qu'à l'article 108.

L'article 110 pourrait être rédigé plus simplement comme suit :

"Article 110.-

Le feu de croisement est un feu blanc ou jaune destiné à éclairer efficacement la route la nuit, par atmosphère limpide, sur une distance minimum de 25 mètres. Il ne peut éblouir les autres conducteurs.".

Article 111.

Cet article ne prévoit pas que le feu de brouillard ne peut éblouir les autres conducteurs. Il s'indiquerait de compléter cet article, ne serait-ce qu'en raison de l'usage que prévoit de ce feu l'article 36, A, § 2, pour remplacer les feux de croisement.

Article 112.

La rédaction de l'alinéa 2 est vicieuse. Il importerait de prévoir que le foyer lumineux ne peut être visible pour les autres conducteurs.

.../...

Article 114.

Le § 2, alinéa 1er, serait plus simplement rédigé de la manière suivante :

"Le feu-stop doit avoir une intensité lumineuse supérieure à celle du feu rouge arrière, sans être éblouissant.".

Le § 4 appelle la même remarque que l'article 104, § 4.

Article 115.

Au § 2, il convient de remplacer l'adjectif "jaune orange" par "orangé" pour éviter toute confusion quant au champ d'application de l'article 116, § 1er.

Le § 3 est rédigé en termes trop techniques et inintelligibles pour la plupart des usagers.

Article 116.

Aux §§ 3, 4 et 5, les expressions "feux de même nom" et "feux de noms différents" sont impropres. C'est l'espèce des feux qui est en cause, et non leur nom. Il importe de remplacer ces expressions par : "feux de même espèce" et "feux d'espèces différentes".

Article 117.

D'après les déclarations du Gouvernement, et bien que le texte ne le fasse pas apparaître,

.../...

l'article 117 détermine de manière précise le nombre de feux dont chaque véhicule doit être muni et ne se borne pas à en indiquer le nombre minimum.

L'article déroge, dès lors, à l'article 116, § 3, aux termes duquel il est interdit de munir un véhicule de plus de deux feux de même espèce, ce qui implique que la règle générale permet toujours la présence de deux feux.

L'article 117 devrait être remanié de manière à faire ressortir sa portée exacte.

Il résulte de l'article 117 qu'à l'exception des cycles (§ 1er), des véhicules à traction animale, des charrettes à bras (§ 6) et des véhicules visés au § 7, tous les véhicules doivent être équipés en plein jour de tous les appareils réglementaires d'éclairage.

Le § 7 n'impose aucune obligation de munir en permanence les véhicules qu'il concerne d'un dispositif d'éclairage.

Il est, dès lors, étranger à la matière réglée par l'article 117. Il concerne la signalisation des véhicules entre la tombée et le lever du jour, et devrait être inséré à l'article 39.

Et, à l'instar du règlement actuel (article 85 E), l'obligation ne devrait pas être imposée à ces véhicules d'être signalés lorsqu'ils se bornent à traverser la chaussée.

.../...

Article 118.

L'article 118, qui prévoit que "les spécifications à imposer aux feux et catadioptres sont déterminées et contrôlées par le Ministre ayant le service des Poids et Mesures dans ses attributions", est une des dispositions qui se trouve à l'origine de l'observation générale n° II.

Articles 119 et 120.

Les articles 119 et 120 sont dépourvus de portée normative. Aucun tribunal n'aura la possibilité d'en assurer l'application. Ils constituent des recommandations dont la place n'est pas dans un règlement.

Article 125.

Le § 3 confère au Ministre des pouvoirs que le Roi ne peut déléguer.

Article 127.

Au § 2, il convient, pour plus de précision, d'ajouter après "soit de bandages" les mots "rigides ou élastiques".

.../...

Article 128.

comme suit

Le 1° serait mieux rédigé/: "les instruments aratoires ... lorsqu'ils sont mis en circulation entre la ferme et les champs, ou dans un rayon maximum de 10 km de la ferme;".

Article 130.

L'observation générale n° II s'applique à cet article.

Cette disposition est, de plus, inutile puisque le Gouvernement peut ordonner à ses agents qualifiés de procéder aux contrôles qu'il juge nécessaires.

+

+ +

La demande d'avis sur le chapitre III (articles 131 à 161) fut retirée par le Gouvernement.

+

+ +

CHAPITRE IV. - SIGNALISATION ROUTIERE.

La section I de ce chapitre présente une classification des signaux basée sur leur forme respective.

Les sections suivantes développent cette classification.

Il résulte de ces dispositions que les signaux sont en réalité classés de la manière suivante :

1° les signaux de danger;
2° les signaux d'interdiction et d'obligation;
3° les signaux d'indication;
4° les signaux indiquant la présence d'un chantier;
5° les signaux indiquant la présence d'un obstacle;
6° les bandes blanches ou jaunes;
7° les signaux lumineux;
8° les signaux balisant les routes;
9° les signaux indiquant la présence d'un passage à niveau de chemin de fer;
10° les signaux indiquant la présence d'un passage à niveau d'autres voies ferrées.

Cette manière de classer les signaux continue une pratique ancienne. Elle reproduit notamment, à peu de chose près, la classification du code actuellement en vigueur.

C'est également la classification adoptée par les conventions internationales.

Cette classification empirique et traditionnelle offre cependant certains dangers.

Elle peut créer l'impression que seuls les signaux d'obligation et d'interdiction créent des obligations juridiques, alors qu'il existe d'autres signaux, placés parmi les signaux de danger et parmi les signaux d'indication qui entraînent des effets juridiques.

Tels sont notamment, parmi les signaux de danger, les signaux n°s 71, 72a, 72b, 72c, 82 et 83. Tels sont également les signaux indiquant les passages à niveau des voies ferrées, les marques blanches et jaunes, les signaux lumineux.

Il eut été plus logique de classer les signaux en deux grandes catégories : ceux qui font naître des obligations dans le chef des usagers et ceux qui n'en font pas naître.

Toutefois, la tradition en la matière et le système adopté par les conventions internationales rendent difficile l'utilisation d'une autre classification que celle du projet.

Article 162.

La classification donnée par cet article est incomplète et contredite par les dispositions suivantes.

Il ressort de l'examen de ces dispositions qu'il y a en réalité dix classes de signaux, ainsi qu'il a été exposé à la remarque précédente.

.../...

Il serait préférable d'omettre cet article.

Article 163.

Pour éviter toute confusion quant à la signification du signal n°4 telle que celle-ci se dégage des explications données par le délégué du Gouvernement, il importerait de le décrire au 4° de l'article dans les termes suivants :

" 4° un carrefour où la voie suivie est principale ou acquiert le caractère principal en raison de l'apposition sur la voie rencontrée du signal n°3.".

Article 164.

La notion d'autoroute, dont il est question à l'alinéa 1er, n'est définie nulle part dans le projet. On pourrait remplacer le mot "autoroute" par "route où est placé le signal n°45".

Cet article n'indique pas qui a compétence pour placer ces signaux.

Article 165.

La volonté du Gouvernement, ainsi qu'il a été exposé au commentaire de l'article 19, serait mieux traduite comme suit :

"Au carrefour de plusieurs voies d'égale importance, aucune voie ne peut être pourvue du signal n°4 si les autres voies n'ont pas été pourvues du signal n°3.".

Article 167.

En ce qui concerne le 23°, comme il n'est plus fait de différence entre le régime du stationnement et du parcage (cf. article 28 du projet), on pourrait supprimer une des deux expressions.

Il serait souhaitable d'ériger en règle absolue l'alinéa 3 du 24°, car les usagers retiendront difficilement que la couleur blanche interdit le stationnement les jours impairs et la couleur bleue les jours pairs.

Article 168.

A l'alinéa 1er, il conviendrait de supprimer l'expression "ci-avant" et de remplacer le mot "implantation" par "placement". Le remplacement du mot "implantation" devrait être fait partout où ce mot est utilisé.

Le § 2 n'indique pas l'autorité compétente pour placer ces signaux. Selon la législation en vigueur, ces signaux ne peuvent être placés que par les communes et les provinces en exécution de règlements de police complémentaires pris par elles.

Le § 7 est susceptible de créer un danger de confusion. En effet, le a) précise la durée de l'interdiction tandis que le b) précise la durée pendant laquelle l'interdiction est supprimée. Il conviendrait d'utiliser le même point de départ, d'écarter les exemples dans le texte et d'utiliser des figures à insérer dans les annexes.

Si l'on maintient la forme du texte, les litteras a), b) et c) seraient mieux rédigés comme suit :

.../...

"a) les heures d'interdiction de stationner et de parquer, de la manière suivante : "interdit de ... à ... heures";

b) la durée pendant laquelle l'interdiction n'est pas applicable, de la manière suivante : "interdit au delà de ... minutes";

c) les exceptions concernant certaines catégories de véhicules, de la manière suivante : "taxis exceptés", "autocars exceptés", "voitures pour le transport de personnes exceptées".

Au § 10, dans le texte français, il y a lieu, de toute évidence, de remplacer le mot "minimum" par "maximum" (cf. texte néerlandais).

Au § 11, il y a lieu de remplacer l'expression "à faire éventuellement" par "pouvant".

Article 170.

Au § 1er, alinéa 1er, il y a lieu de tenir compte de la remarque formulée au commentaire de l'article 168 concernant le remplacement du mot "implantation" par le mot "placement".

L'alinéa 1er du § 2 serait plus exactement rédigé comme suit :

"La disposition des lieux détermine la position de la flèche sur le signal n° 61.".

.../...

Article 171.

Certains signaux dits d'indication, malgré l'appellation qui leur est donnée, emportent des conséquences juridiques. C'est ainsi que le signal n°71 est la conséquence du signal n°37. Il sert à délimiter dans l'espace le champ d'application de la limitation de vitesse prescrite par le règlement communal.

De même, les signaux 72 a et 72 b peuvent aussi avoir des effets juridiques. Le parcage est autorisé là où aucune règle ne l'interdit. Le règlement général prévoit des interdictions. Les communes, dans le cas de l'article 26 du projet, peuvent déroger à ces interdictions. En pareille espèce, les signaux 72 a et 72 b ne sont plus seulement des signaux d'indication.

Enfin, les signaux n° 82 et n° 83 ne sont pas seulement des signaux d'indication puisque le signal n° 82 suspend une interdiction réglementaire et que le signal n° 83 la rétablit.

\+

\+ \+

L'article appelle également les observations de forme qui suivent :

Le 1° devrait être rédigé comme suit : "Le signal indiquant la fin de la zone de limitation de vitesse (fig.71)".

Le 5° , alinéa 2 : "La distance du lieu mentionné peut être exprimée en km au moyen de chiffres placés conformément au signal 75 a.".

Le 5°, alinéa 3 : "Le signal de direction indiquant l'accès à une route où est placé le signal n° 45 ...".

Le 12°, alinéa 1er : "Le signal autorisant la circulation dans les deux sens sur une section de chaussée à sens unique (fig.82)".

Au 13° , enfin, il y a lieu de supprimer "éventuellement".

Article 172.

L'article 172, § 1er et § 2,n'indique pas l'autorité qui doit placer les signaux.

Le § 3, alinéa 2, doit être rédigé :

"Le signal n°78 b est placé à proximité du cours d'eau, du monument ou du site mentionné.".

Articles 173 et 174.

L'article 173 n'indique pas qui a l'obligation de placer barrière et signaux.

.../...

Est-ce le maître de l'ouvrage, est-ce l'exécutant , est-ce l'autorité qui a le pouvoir de police sur la voie ?

L'article 198 interdit aux particuliers de placer des signaux. Il paraît en résulter que seule l'autorité qui a l'administration de la voie publique serait qualifiée pour assurer la signalisation des chantiers. Cependant, on peut douter que telle soit la volonté du Gouvernement. Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement, il conviendrait de remanier le texte.

La remarque faite à propos de l'article 173 s'applique à l'article 174.

Le Conseil d'Etat constate cependant que l'article 48, § 2, qui règle le cas particulier d'un obstacle, désigne la personne qui a l'obligation de le signaler.

De plus, le projet ne permet pas de déterminer si les obligations de l'article 173 se cumulent ou non avec celles de l'article 174. Dans l'état actuel de la réglementation (articles 13 et 134 du Code de roulage), la Cour de cassation, par son arrêt du 31 mai 1937 (Pas.1937, I,p.159), a estimé devoir se prononcer en faveur du cumul.

Il serait souhaitable que le projet ne laisse subsister aucun doute à cet égard.

Il résulte, en outre, de cette décision, que le problème du cumul des articles 174 et 48, § 2,du projet, doit être également résolu par le projet.

A la fin de l'alinéa 4 du § 1er de l'article 173, il serait plus exact d'utiliser le mot "interdite" que le mot "inaccessible".

La deuxième phrase du § 2 du même article serait mieux rédigé comme suit : "Ces feux sont placés à hauteur de la lisse de la barrière ou à hauteur des drapelets. La distance qui sépare les feux est de 2 m 50 au maximum.".

Article 175.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Les signaux visés aux articles 163 à 172 doivent, en ce qui concerne la forme, les proportions, les couleurs et les figures, être conformes aux modèles des tableaux annexés au présent règlement.".

Article 176.

L'alinéa 4 constitue une application de l'alinéa 1er et est inutile.

Il conviendrait de diviser cet article en deux paragraphes.

Le § 2, comportant l'exception aux prescriptions du § 1er, correspondrait à l'alinéa 5 du projet et serait rédigé comme suit :

.../...

" § 2. Toutefois, les signaux de danger (tableau A), à l'exception des signaux n^os 3 et 4, et les signaux de simple indication peuvent porter la mention du donateur ou de l'association qui a placé ces signaux, à condition que cette mention n'occupe pas plus du sixième de la surface totale du signal.".

Article 177.

Il résulte des déclarations du délégué du Gouvernement et indirectement du texte de l'article 177 que seuls les signaux placés à la droite des usagers font naître, dans leur chef, des droits et des obligations.

Il convient d'énoncer expressément cette règle et de placer l'article 177, en raison de son importance, en tête du chapitre relatif à la signalisation.

Il faudrait, d'autre part, omettre la mention des piétons dans la version française, ceux-ci n'étant pas tenus de tenir la droite. Il convient d'ailleurs de remarquer qu'il n'est pas fait mention des piétons dans la version néerlandaise.

Par concordance avec l'article 10, il faudrait s'abstenir dans cet article de définir la droite.

Le texte pourrait être rédigé comme suit :

"Article ...

Les signaux prévus aux tableaux annexés au présent arrêté n'obligent les conducteurs que s'ils sont placés à leur droite.

Les signaux peuvent être répétés sur le côté gauche.

Toutefois, en ce qui concerne les signaux du tableau C, ils sont obligatoires même s'ils ne se trouvent pas à droite.

Les signaux sont placés dans un plan sensiblement perpendiculaire à l'axe de la chaussée.".

Article 178.

Cet article devrait commencer comme suit : "Tous les signaux, à l'exception de ceux qui servent à la signalisation d'un chantier ...".

Article 179.

En ce qui concerne les traits jaunes prévus au § 3 , il conviendrait de préciser comment ils sont tracés car ils doivent être tracés de manière à ne pas être confondus, soit avec la ligne jaune prévue au § 2, soit avec la bande jaune de l'article 28, 9°, qui établit une interdiction de stationner.

Article 180.

L'alinéa 1er du 3° doit se ramener au texte suivant :

" Les feux rouge et vert simultanément : arrêt pour le conducteur s'approchant du signal".

En effet, si le conducteur a dépassé le signal, l'article 177 rend inutile la suite de l'alinéa .

Article 181.

Le § 2 serait mieux rédigé comme suit :

"§ 2. La plage lumineuse des feux rouge et vert a la forme d'un cercle dont ... ".

Le § 8 est une application de la règle de l'article 177. Il est dès lors inutile.

.../...

Article 182.

Au § 2, l'expression "à placer" est inutile.

Section 10. - Passages à niveau.

Le champ d'application de cette section n'apparaît pas clairement à la lecture de son intitulé.

Les dispositions qui la composent s'appliquent-elles aux passages à niveau de tous véhicules sur rails ?

Les articles 184 et suivants n'ont pas leur équivalent dans le code actuel de roulage.

Semblables dispositions se retrouvent dans l'arrêté royal du 26 mars 1936 relatif à la signalisation des passages à niveau, modifié par l'arrêté royal du 23 mars 1939.

L'article 2 de l'arrêté royal du 26 mars 1936 est ainsi conçu : "Les passages à niveau des chemins de fer visés sous le titre Ier de la loi du 25 juillet 1891 (voir article 16 de cette loi) seront, selon leur régime, leur caractère et leur importance, signalés par les avertisseurs faisant l'objet des annexes au présent arrêté.".

L'article 16 de la loi du 25 juillet 1891, revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des

chemins de fer, est ainsi conçu :"La présente loi n'est pas applicable : 1° aux chemins de fer vicinaux, 2° aux tramways, 3° aux raccordements industriels, 4° aux communications établies dans l'intérêt d'une exploitation de mines conformément à la loi du 2 mai 1837, 5° aux chemins de fer exclusivement militaires ... etc ...".

Il résulte des explications du délégué du Gouvernement que celui-ci n'entend pas innover en la matière.

Il s'ensuit que les dispositions de la section 10 ne s'appliquent qu'aux passages à niveau des chemins de fer, au sens de la loi du 25 juillet 1891.

Il conviendrait donc de compléter l'intitulé de la section 10 et de le rédiger comme suit :

"Passages à niveau des chemins de fer régis par la loi du 25 juillet 1891.".

o

Il convient également de rappeler, en ce qui concerne cette section 10, l'observation générale n° II car aucun des articles qui composent cette section n'indique la personne qui a l'obligation de placer signaux et balises.

Article 104.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"Les passages à niveau des chemins de fer régis par la loi du 25 juillet 1891 sont signalés par les signaux mentionnés à l'article 163.".

Article 185.

Au 3°, il y a défaut de concordance entre les deux versions : le texte français porte : "éventuellement d'un ou de feux rouges fixes"; le texte néerlandais : "eventueel van een of twee vaste lichten".

Article 188.

D'après la version française de cet article, le feu vert fixe doit être placé au-dessous des feux rouges, alors qu'il doit être placé au-dessus de ceux-ci (boven) d'après la version néerlandaise.

Article 191.

Il n'existe pas de voie qui soit en même temps publique et privée.

Il y a des chemins privés qui peuvent être accessibles au public.

Le texte de l'article 191 vise des passages à niveau "publics pour piétons et privés pour véhicules".

Cette terminologie est obscure.

.../...

Il conviendrait de préciser la portée de cette disposition.

Section 11. - Traversées totales ou partielles des chaussées par une ou des voies ferrées établies sur la chaussée ou en accotement.

La généralité des termes de l'intitulé de cette section incite à penser que ses dispositions concernent les traversées des chaussées par tous les véhicules sur rails autres que les chemins de fer auxquels est consacrée la section 10.

La signalisation prévue par l'article 194 ne s'applique cependant qu'aux tramways, c'est-à-dire aux tramways urbains et aux chemins de fer vicinaux.

S'il était dans l'intention du Gouvernement de régler la signalisation des traversées des chaussées par tous les véhicules sur rails autres que ceux que concerne la section précédente, les articles de la section devraient être complétés. Si, au contraire, la section ne devait concerner que les traversées des chaussées par les chemins de fer vicinaux et les tramways, son intitulé devrait être rédigé de manière à indiquer clairement son objet.

Quoi qu'il en soit, il convient de ne pas perdre de vue que la signalisation des traversées des chaussées par les chemins de fer vicinaux vient d'être réglée d'une manière complète et précise par l'arrêté royal du 18 octobre 1952 modifiant, en ce qui concerne

la signalisation, l'arrêté du 24 mai 1913 portant règlement de police relatif à l'exploitation des chemins de fer vicinaux concédés ou à concéder par le Gouvernement.

A cet égard, il serait souhaitable de remplacer l'article 194 par des dispositions qui s'inspireraient de l'arrêté du 28 octobre 1952 et d'abroger alors celui-ci.

Article 194.

Si le Gouvernement entend maintenir cet article, il devrait commencer comme suit :

"Lorsqu'il est nécessaire de signaler les traversées totales ou partielles des chaussées par une ou plusieurs voies ferrées établies sur la chaussée ou en accotement ...".

Article 195.

L'article 194 ne prévoyant pas de barrière, c'est sans raison que l'article 195, alinéa 2, se réfère à un dispositif de cette nature.

L'article pourrait,au demeurant,être omis en entier, puisque son alinéa 1er peut facilement être incorporé à l'article 200 où il trouverait mieux sa place.

.../...

Article 198.

La forme du § 1er serait plus exacte si elle était rédigée comme suit :

" § 1er. Sans préjudice des obligations que leur impose le présent règlement à cet égard, les particuliers ne peuvent placer des signaux ou faire des marques ayant trait à la circulation routière sans l'autorisation de l'autorité qui a l'administration de la voie publique.".

Il convient de remarquer que les signaux qui peuvent être ainsi placés sont des signaux d'indication, à l'exclusion des signaux qui entraînent des effets juridiques, qui ne peuvent être placés que par l'autorité.

Article 199.

Cet article serait mieux rédigé comme suit::

"L'emploi d'un signal de circulation destiné à donner d'autres injonctions ou d'autres indications que les signaux prévus par le présent règlement doit être préalablement autorisé par le Ministre des ... ".

Il serait, d'autre part, plus logique de placer cet article après l'article 197.

.../...

Article 200.

Compte tenu de l'observation relative à l'article 195,il conviendrait de rédiger comme suit l'article 200 :

"Article 200.-

Les signaux des tableaux A et F doivent être rendus visibles entre la tombée et le lever du jour, à une distance de 200 mètres, par atmosphère limpide, grâce à un éclairage spécial, à l'éclairage public ou à des produits catadioptriques.

Il en est de même en ce qui concerne les autres signaux pour qu'ils conservent leur caractère obligatoire entre la tombée et le lever du jour.".

CHAPITRE V.

Section 1ère - Armée.

Le terme "armée", désignant en général l'armée de terre par opposition à l'aviation et à la marine, devrait être remplacé par l'expression : "les forces armées".

Article 201.

A la troisième ligne, le mot "militaires" devrait être omis.

Article 204.

Les articles 131 à 161 inclus ayant été retirés du projet soumis au Conseil d'Etat, l'article 204 devrait être modifié et rédigé en en tenant compte.

Article 205.

L'article 205 serait plus clairement et plus logiquement rédigé de la manière suivante :

"Article 205.-

Dans les ports maritimes ou fluviaux, le conseil communal peut, moyennant l'autorisation du Ministre des ..., déterminer une zone avoisinant le port, sur les voies publiques de laquelle il pourra, par voie de règlement, suspendre l'application des

articles 39, 48, § 1er, 55, 56, 59, § 2, 73 à 82, § 1er inclus, 116 et 117 du présent règlement.".

Article 207.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 207.-

Les signaux existants, maintenus par le présent règlement mais dont les symboles ne reproduisent pas exactement ceux qui sont figurés aux tableaux annexés au présent règlement, restent valables jusqu'au remplacement de ces signaux.".

- - - - -

D'autre part, cet article devrait suivre l'article abrogatoire auquel il déroge.

Article 208.

L'article 208 devrait énumérer les dispositions que le nouveau règlement aura pour effet d'abroger.

D'après les renseignements que possède le Conseil d'Etat, il y aurait lieu d'abroger les arrêtés suivants :

1° l'arrêté royal du 26 mars 1936 relatif à la signalisation des passages à niveau, modifié par l'arrêté royal du 23 mars 1939;

2° l'arrêté royal du 25 mai 1936 relatif à l'application du règlement général sur la police du roulage et de la circulation pour le service de halage des bateaux;

3° l'arrêté royal du 3 décembre 1937 portant extension des dispositions du règlement général sur la police du roulage et de la circulation aux routes militaires faisant partie du domaine privé de l'Etat (cf. commentaire de l'article 2, 1°, du projet);

4° le règlement général actuellement en vigueur, avec les arrêtés qui l'ont modifié.

Le texte de cet article serait rédigé :

"Article 208.-

Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 1er février 1934 portant règlement général sur la police du roulage et de la circulation et les arrêtés subséquents des 17 septembre 1934, 31 janvier 1935, 1er mars 1935, 29 juin 1935, 12 novembre 1935, 17 janvier 1936, 25 mai 1936, 25 mai 1936, 6 juin 1936, 29 septembre 1936, 23 novembre 1936, 28 janvier 1937, 28 janvier 1937, 28 janvier 1937, 3 décembre 1937, 18 janvier 1938, 14 mai 1938, 27 décembre 1938, 15 avril 1939, 10 juillet 1939, 28 juillet 1939, 4 septembre 1939, 30 janvier 1940, 27 février 1940, 12 février 1945, 28 février 1945, 8 mai 1945, 12 mars 1946, 20 mars 1946, 27 juillet 1946, 3 septembre 1946, 18 octobre 1946, 16 décembre 1946, 3 janvier 1947, 16 octobre 1947, 16 octobre 1947, 11 février 1950, 24 avril 1951 et 21 juin 1951;

.../...

2° l'arrêté royal du 26 mars 1936 relatif à la signalisation des passages à niveau, modifié par l'arrêté royal du 23 mars 1939;

3° l'arrêté royal du 25 mai 1936 relatif à l'application du règlement général sur la police du roulage et de la circulation pour le service de halage des bateaux;

4° l'arrêté royal du 3 décembre 1937 portant extension des dispositions du règlement général sur la police du roulage et de la circulation aux routes militaires faisant partie du domaine privé de l'Etat.".

Article 209.

Pour faire clairement apparaître que les mises en vigueur successives des différentes parties du présent projet détermineront les abrogations corrélatives des différentes parties du règlement général actuel, l'article 209 devrait être rédigé comme suit :

"Article 209.-

Le Ministre des ... fixe les dates d'entrée en vigueur des dispositions du présent règlement et détermine en même temps celles des dispositions prévues à l'article 208 dont l'abrogation devient effective par l'effet de ces entrées en vigueur.".

Article 210.

Conformément à l'observation générale n° VIII, il serait souhaitable de charger également le Ministre de la Défense nationale de l'exécution de l'arrêté, qui devrait également contresigner l'arrêté.

De kamer was samengesteld uit — La chambre était composée de

de Heren : Messieurs :	F. LEPAGE,	raadsheer van State, conseiller d'Etat,	voorzitter président
	J. COYETTE, K. MEES,	raadsheren van State conseillers d'Etat	
	A. BERNARD, P. ANSIAUX,	bijzitters van de afdeling wetgeving assesseurs de la section de législation	
	J. CYPRES,	adjunct-griffier, greffier adjoint,	griffier greffier.

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

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J. CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F. LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H. Minis-
expédition délivrée à M. le Ministre

ter van Verkeerswezen.
des Communications.

De 1953.

Le 1953.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.