VVV. - 1 - L.4188/2.

Coördinatie bureau

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 26e Februari 1954 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer", zoals het door de Minister op 6 en 10 Maart 1954 gewijzigd werd, heeft de 25e Maart 1954 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 26 février 1954, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant règlement général sur la police de la circulation routière", ainsi qu'il a été amendé par le Ministre les 6 et 10 mars 1954, a donné le 25 mars 1954 l'avis suivant :

Voorafgaande opmerking.

Het ontwerp van besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer is opgesteld nadat de Raad van State op 27 April 1953 zijn advies (L.3119/2) had uitgebracht over een ontwerp van besluit met hetzelfde onderwerp.

Met de bijzondere opmerkingen, die de Raad van State bij de bepalingen van het reglement had gemaakt, is in het nieuwe ontwerp ruimschoots rekening gehouden. Ook wat de grond betreft, zijn een aantal wijzigingen aangebracht (zie artikel 13, derde lid; artikel 17, 2°, tweede lid; artikel 21, 2 b; artikel 21, 3°; artikel 25).

Het onderhavige ontwerp onderscheidt zich van het vorige door een tamelijk grondig vernieuwde ordening van de artikelen. In dit opzicht is het ontwerp aanzienlijk verbeterd. De bepalingen betreffende een zelfde onderwerp zijn doelmatiger gegroepeerd. De tekst van de artikelen is omgewerkt en duidelijker gemaakt.

In sommige bepalingen evenwel wordt verder gebruik gemaakt van een uiterst technische terminologie, waardoor zij onbegrijpelijk worden voor de meeste weggebruikers, die niettemin bij overtreding strafrechtelijke sancties zullen oplopen. Dit geldt met name voor de artikelen 57, 61, 67, 2.b, 79.3 en 80.2.

.../...

Tenslotte weze nog opgemerkt dat tal van bepalingen van het onderhavige ontwerp, in de loop van het onderzoek door de Raad van State, ingevolge de daarbij gemaakte opmerkingen geamendeerd werden.

Algemene opmerkingen.

Van de algemene opmerkingen, die de Raad van State naar aanleiding van het vroegere ontwerp had gemaakt, blijven er nochtans enige voor het tegenwoordige ontwerp gelden.

I.

De Raad van State moge herinneren aan zijn algemene opmerking, die betrekking had op het naast elkander bestaan van verschillende reglementen welke onderscheidenlijk op de buurtspoorwegen, op de stadstrams en op de andere gebruikers van de openbare weg toepasselijk zijn :

"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 1865 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 tenslotte 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 heeft 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.".

II.

Ook moge de Raad van State herinneren aan de in het vorige advies geformuleerde opmerking aangaande het door het ontwerp (artikel 2) gevolgde systeem der definities. Deze opmerking zal bij het onderzoek van het betreffende artikel nog nader worden toegelicht :

"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 belanghebbendenverwarring 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.".

.../...

III.

De Wetgevende Kamers hebben de volgende internationale overeenkomsten goedgekeurd :

1° slotakte van de Conferentie der Verenigde Naties voor wegverkeer en verkeer met motorrijtuigen, ondertekend op 19 September 1949 te Genève;

2° verdrag nopens het wegverkeer, ondertekend op 19 September 1949 te Genève;

3° protocol betreffende thans bezette landen of gebieden, ondertekend op 19 September 1949 te Genève;

4° protocol nopens de verkeerstekens, ondertekend op 19 September 1949 te Genève.

Het onder 2° genoemde verdrag nopens het wegverkeer behelst onder hoofdstuk II, dat handelt over de regels voor het verkeer over de weg, een als volgt luidend artikel 6 :

"Elke verdragsluitende Staat treft de nodige maatregelen ter verzekering van de naleving van de in dit hoofdstuk vervatte regels.".

In het onder 4° genoemde protocol nopens de verkeerstekens komen de volgende bepalingen voor :

"Artikel 1.-

De partijen bij dit protocol aanvaarden het daarin omschreven stelsel van verkeerstekens en verbinden zich hetzelve zo spoedig mogelijk in te voeren.

.../...

Zij plaatsen daartoe de in dit protocol opgenomen verkeerstekens zo dikwijls nieuwe tekens geplaatst of de thans bestaande vernieuwd moeten worden. De volledige vervanging van de verkeerstekens, welke niet met het in dit protocol voorgeschreven stelsel overeenkomen, vindt plaats binnen tien jaren na het tijdstip, waarop dit protocol voor de onderscheidene partijen in werking treedt.

Artikel 2.-

De partijen bij dit protocol verbinden zich die verkeerstekens, welke weliswaar hetzelfde kenmerkend uiterlijk hebben als een teken behorend tot het in dit protocol voorgeschreven stelsel, doch met een andere strekking worden gebruikt, te vervangen zodra dit protocol in werking treedt.

Artikel 5.-

1. De symbolen van de verkeerstekens, zoals deze in de bij dit protocol behorende tabellen zijn weergegeven, worden door de partijen aanvaard als de grondslag voor hun verkeerstekens langs de weg. Als regel blijven de tekens binnen de omlijning van het verkeersbord.

...

5. Nieuwe symbolen, door de partijen ingevoerd overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van artikel 17 van het op 19 September 1949 te Genève voor ondertekening opengestelde verdrag nopens het wegverkeer worden aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties medegedeeld, die alle partijen daarvan kennis geeft ".

.../...

De Raad van State constateert in het ontwerp enige afwijkingen ten opzichte van het verdrag :

De gevaarstekens die het ontwerp kent, zijn deze van het verdrag; maar een der in het verdrag genoemde tekens komt in het ontwerp niet voor, namelijk het teken I, 17, dat een oversteekplaats voor voetgangers aanduidt.

Een aantal verbodstekens komen in het verdrag niet voor, namelijk de tekens 22, 23 a, 28, 32, 34, 35, 36, 39. Andere verbodstekens treft men wel aan in het protocol, maar niet in het ontwerp, namelijk het teken "gesloten voor voertuigen met asdruk van meer dan . . . ton (II, A.13) en het teken "einde snelheidsbeperking" (II.A.15) dat verschilt van dat van het ontwerp.

Van de gebodstekens komen de nummers 61, 62 a, 62 b en 63 niet voor in het protocol. Dit laatste kent daarentegen gebodstekens die niet in het ontwerp terugkomen : het teken "Reparatiepost" (III,A.5), en de tekens IIIA.8, III.A.9 en III.A.9.a, om het begin en het einde van een voorrangsweg aan te duiden.

Tenslotte komen de aanwijzingstekens 84, 85, 86 en 122 wel in het ontwerp maar niet in het protocol voor.

Naar aanleiding van deze afwijkingen tussen protocol en ontwerp moet het volgende worden opgemerkt :

.../...

1° Met voorschrijven van niet in het protocol voorkomende verkeerstekens is niet strijdig met het internationale verdrag, op voorwaarde dat deze tekens dienen om een gevaar, een verbod, een gebod enz. welke het protocol niet kent aan te duiden. Krachtens artikel 5 van het protocol hebben de verdragsluitende partijen het recht, nieuwe verkeerstekens in te voeren.

2° Wel is strijdig met het verdrag, het invoeren van tekens die hetzelfde voorwerp, hetzelfde gebod of hetzelfde verbod op een andere wijze aanduiden dan in het protocol. Strijdig met het verdrag zijn dus de tekens die worden gegeven door de met de verkeersregeling belaste agenten, zoals de tekens bepaald in artikel 7, b en c, van het ontwerp.

3° Door het verdrag heeft België de verbintenis aangegaan, de door het protocol aangenomen verkeerstekens binnen een bepaalde tijd in te voeren. België kan er zich dus niet onttrekken, de tekens van het protocol die niet in het ontwerp voorkomen binnen de voorgeschreven termijn toe te passen.

De Raad van State herinnert aan zijn advies over het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de hierboven genoemde internationale verdragen:

"Bij het voorontwerp van wet houdende goedkeuring van de internationale akten die in de titel van het ontwerp en in de memorie van toelichting zijn opgegeven, zijn geen opmerkingen te maken.

.../...

De Raad van State stelt echter vast dat verscheidene bepalingen van de thans geldende regeling inzake wegverkeer niet overeenstemmen met de internationale akten welke het ontwerp aan de wetgever ter goedkeuring voorlegt.

Indien dus de wetgever zijn goedkeuring aan de overeenkomsten verleent, zullen koninklijke besluiten wijziging moeten brengen in die bepalingen van bedoelde regeling, welke niet met de goedgekeurde akten mochten overeenstemmen ".

Onderzoek van de tekst.

Inleiding.

Het is nutteloos te verwijzen naar het koninklijk besluit van 24 Februari 1953 houdende overdracht van ministeriële bevoegdheden, daar dit besluit geen invloed heeft op de inhoud van het ontwerp.

Artikel 2.

De Raad van State verwijst naar zijn algemene opmerking nr II. Hij constateert, dat onder de definities geen plaats is gegeven aan begrippen als "berm" en "nuttige lading", die door het ontwerp worden gebruikt.

.../...

Dezelfde opmerking geldt voor het woord "wielbasis", waarvan in het vorige ontwerp een definitie was gegeven.

In hetzelfde verband constateert de Raad van State, dat de Regering de begrippen "kruisen" en "inhalen" alleen wenst te gebruiken voor bestuurders die in beweging zijn ten opzichte van in beweging zijnde weggebruikers. Deze begrippen gelden niet wanneer de gekruiste of ingehaalde weggebruiker stil staat. Zulk een beperking van de gebruikelijke betekenis van deze woorden zou in het ontwerp moeten worden toegelicht.

\+

\+ \+

Uit nummer 5 blijkt, dat een straat of een wijk die uitsluitend uit fabrieken of uit nijverheidsinrichtingen bestaat, geen "bebouwde kom" is in de betekenis die het ontwerp aan deze uitdrukking hecht.

Om beter te doen uitkomen, dat het "verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel" waarvan sprake onder nummer 8 niet terzelfdertijd een vervoermiddel behoeft te zijn, stelle men nummer 8 als volgt :

"8) onder "voertuig" wordt verstaan elk middel van vervoer te land alsook alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel dat zich op de openbare weg bevindt.".

.../...

Nummer 9 kan beter als volgt worden gelezen :

"9) onder "rijwiel" wordt verstaan elk voertuig dat door middel van pedalen door een of meer van zijn berijders wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust, met name tweewielers, driewielers, vierwielers.".

Onder nummer 12, tweede lid, schrappe men in beide versies het teken "N.B.".

Er dient te worden opgemerkt dat de definities van "aanhangwagen" (14) en van "oplegger" (15) verschillen van de definities, welke van dezelfde woorden worden gegeven in het ministerieel besluit van 10 Augustus 1947 betreffende de inrichting van de technische contrôle der automobielen.

Men zorge voor de overeenstemming tussen deze twee reglementsteksten.

De definitie van "hoogste toegelaten gewicht" (19) doet niet voldoende uitkomen, dat dit gewicht, behalve het eigen gewicht, ook het maximumgewicht omvat dat de lading mag b reiken, daarin begrepen het gewicht van de vervoerde personen, dit wil zeggen het fluttig gewicht".

De woorden "rekening gehouden met de bepalingen van dit reglement" zijn overbodig, daar de bedoelde bepalingen (artikelen 67 en 68) een bindend karakter hebben.

.../...

Anderzijds geven de artikelen 67 en 68, onder voorbehoud van de daarbij te maken opmerkingen, een definitie van dit begrip "hoogste toegelaten gewicht", die de definitie onder artikel 2 overbodig maakt. Van deze laatste kan men zonder bezwaar afzien.

Artikel 3.

De vroegere besluiten tot regeling van de verkeerspolitie hebben altijd uitdrukkelijk gezegd dat de daarin opgesomde personen "speciaal" met het toezicht over de uitvoering van deze reglementen belast zijn. Dit is eveneens het geval voor het thans geldende koninklijk besluit van 1 Februari 1934.

Het ontwerp laat het bijwoord "speciaal" weg.

"De ambtenaren en beambten der overheid, door de Regering aangesteld om over de uitvoering der wet te waken, stellen krachtens artikel 4 van de wet van 1 Augustus 1899 vast de misdrijven tegen de wet en tegen de verordeningen", ter uitvoering van de wet genomen. Men zou geneigd zijn uit dit verzuim af te leiden dat het de bedoeling is van de Regering de personen die niet vermeld worden in de opsomming, zoals de veldwachters, de boswachters of zelfs andere officieren of beambten van gerechtelijke politie, niet te laten optreden bij het opsporen en vaststellen van de overtredingen van het reglement op de verkeerspolitie, terwijl toch een dergelijke taak normaal tot hun bevoegdheid moet behoren krachtens de algemene bevoegdheid welke de organieke wetten van hun ambt hun toekennen. Dit is niet de bedoeling van de Regering.

.../...

Om alle dubbelzinnigheid daaromtrent te vermijden, dient het bijwoord "speciaal" opnieuw in artikel 3 te worden opgenomen.

De ambtenaren en beambten van het bestuur van het vervoer, belast met een mandaat van gerechtelijke politie, zijn degenen die aangewezen zijn en bekleed zijn met de hoedanigheid van beambte of officier van gerechtelijke politie ter uitvoering van artikel 12 van het koninklijk besluit nr 248 van 5 Maart 1936, gewijzigd bij de besluitwet van 14 Februari 1946, en van artikel 31 van de besluitwet van 30 December 1946, dit wil zeggen thans, krachtens artikel 1, 5°, van het besluit van de Regent van 31 Maart 1947, de enige ambtenaren die door de Minister van Verkeerswezen ter uitvoering van het gewijzigd koninklijk besluit van 5 Maart 1936 zijn aangewezen.

Dit gedeelte van artikel 3 kan heel wat nauwkeuriger als volgt worden gesteld :

"3) de ambtenaren en beambten van het bestuur van het vervoer, die de hoedanigheid van beambte of officier van gerechtelijke politie bezitten krachtens het koninklijk besluit nr 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, en krachtens de besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen.".

.../...

Wat betreft de ambtenaren en beambten van het Hoog Comité van toezicht, waarvan sprake onder nummer 4 van artikel 3, dit zijn degenen die met de hoedanigheid van beambte of officier van gerechtelijke politie zijn bekleed bij toepassing van artikel 45 van het koninklijk besluit van 21 November 1932 betreffende de werking van het Hoog Comité van toezicht, genomen ter uitvoering van de wet van 25 Juli 1891 op de politie van de spoorweg.en bij toepassing van artikel 18 van het koninklijk besluit van 22 Augustus 1934 tot vaststelling van nieuwe maatregelen om sluikerij op het stuk van douanen en accijnzen te beteugelen.

De tekst betreffende deze ambtenaren leze men als volgt :

"4) de ambtenaren en beambten die de bevoegdheid van beambte of officier van gerechtelijke politie bezitten krachtens het koninklijk besluit van 21 November 1932 betreffende de werking van het Hoog Comité van toezicht en het koninklijk besluit nr 6 van 22 Augustus 1934 tot vaststelling van nieuwe maatregelen om sluikerij op het stuk van douanen en accijnzen te beteugelen.".

Artikel 5.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 5.-

Alle personen van meer dan vijftien jaar moeten hun identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen op iedere vordering van een bevoegd agent, welke gedaan wordt naar aanleiding van een overtreding van het reglement op de politie van het wegverkeer of naar aanleiding van een verkeersongeval.".

.../...

Artikel 6.

Artikel 6 versterkt de in artikel 8 van het vorige ontwerp neergelegde verplichting.

De bij dit artikel bedoelde persoon zal niet altijd binnen de voorgeschreven termijn kennis hebben van de tegen hem uitgesproken beslissing.

Het ware wenselijk ook hier te bepalen, dat deze termijn ingaat vanaf het verzoek vanwege de griffier van het gerecht dat de beslissing heeft uitgesproken, om de identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs ter voldoening aan het voorschrift van deze bepaling, op de griffie af te geven of te doen afgeven.

Artikel 8.

Deze bepaling, die in het vorige ontwerp niet voorkwam, is te absoluut gesteld. Men zou er uit kunnen afleiden dat geen enkele weggebruiker zich ooit buiten de voor zijn soort bestemde gedeelten van de openbare weg mag bevinden.

De volgende artikelen stellen de regelen die op de "bestuurders", in de zin van de onder artikel 2, 6, gegeven definitie toepasselijk zijn wat betreft hun plaats, hun wijze van rijden en hun wijze van stilstaan op de rijbaan.

De artikelen 48 tot 56 behelzen nadere verkeersregelen voor bepaalde weggebruikers zoals voet-

.../...

gangers, colonnes, bespannen voertuigen, handkarren, kruiwagens, fietsen en rijwielen met hulpmotor, dieren en voertuigen of dieren die vaartuigen jagen.

Aangezien dus verder wordt aangegeven welk weggedeelte voor iedere soort van gebruikers is bestemd en welke verkeersregelen er moeten worden nageleefd, heeft het geen zin nog een algemene regel op te stellen.

Wenst de Regering een bepaling met algemeen karakter te behouden, dan moet deze zo worden geformuleerd dat zij op alle gevallen toepassing vindt. Daarbij kan worden uitgegaan van artikel 19 van het thans geldende reglement, zodat die bepaling er als volgt zou uitzien :

"Artikel 8.-

Wanneer bepaalde gedeelten van de openbare wegen krachtens dit reglement voor het verkeer van bepaalde soorten van weggebruikers zijn voorbehouden (en deze maatregel hun overeenkomstig de bepalingen van dit reglement ter kennis is gebracht ?) zijn deze gebruikers verplicht zich daarnaar te voegen.".

Artikel 9.

Dit artikel herhaalt artikel 48 van het vorig ontwerp.

Naar aanleiding van deze bepaling had de Raad van State de volgende opmerking gemaakt : "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".

.../...

In de tekst van artikel 9 van het ontwerp is met deze opmerking geen rekening gehouden.

Artikel 13.

Uit artikel 13, 1, eerste lid, volgt dat de bestuurders niet verplicht zijn op de aardewegen rechts te houden. Ofschoon voor het verkeer van alle voertuigen ingericht, bezitten de aardewegen immers geen "rijbaan" in de zin van de onder artikel 2, 1, gegeven definitie.

Het derde lid kan beter als volgt worden gelezen :

"Wanneer de rijbaan in ten minste vier rijstroken is verdeeld, is het naast elkander rijden op de rechter helft van de rijbaan geoorloofd".

In het vierde lid is de uitdrukking "in ieder geval" onnauwkeurig. De bedoeling is, de politieoverheden bevoegdheid te geven om het naast elkander rijden op onverschillig welke openbare weg verplicht te maken. Deze tekst stelle men als volgt : "Op alle openbare wegen kunnen de politie- of rijkswachtoverheden het naast elkander rijden verplicht maken".

\+

\+ \+

.../...

Uit de tekst onder 2 kan niet met zekerheid worden opgemaakt, wat de "zuilen die geplaatst worden om het verkeer te kanaliseren" eigenlijk zijn, zodat zij niet te onderscheiden zullen zijn van de zuilen die om andere redenen zijn aangebracht, bijvoorbeeld de zuilen op bepaalde verkeersheuvels voor tramreizigers.

Sommige lichtsignalen, de zogenaamde "crapauds", die kennelijk aangebracht zijn om het verkeer te kanaliseren, kan men geen zuilen noch "bornes" noemen.

\+

\+ +

Onder 3 ware het "enz." te schrappen; reeds uit het woord "inzonderheid" blijkt, dat het hier om voorbeelden gaat.

Artikel 17.

De tekst onder 1 van dit artikel moet als volgt worden gelezen :

"1. In afwijking van artikel 16 moet de bestuurder ... (tekst van het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 19.

De woorden "of deze gelijkvloers kruist" lijken overbodig, want ook in dat geval is het spoor "in de openbare weg aangelegd".

Voorts zal het niet altijd mogelijk zijn de verplichting om "het spoor vrij te maken en er zich zodanig van te verwijderen dat dit voertuig kan passeren" onverwijld na te komen. Wanneer bijvoorbeeld een bestuurder, die rijdt over een openbare weg, in de as waarvan een dubbel spoor is aangelegd, naar links wil zwenken, moet hij zich naar de linker kant begeven zonder het verkeer uit de tegengestelde richting te hinderen. Zo nodig (voor een kruispunt met signalen) zal hij dus ongeveer in het midden van de weg, dit is op het spoor, dienen stil te staan.

Het zou nuttig zijn de woorden "zodanig van verwijderen" te doen voorafgaan door "zo spoedig mogelijk".

KRUISEN EN INHALEN.

De Regering ziet de begrippen "kruisen" en "inhalen" alleen met betrekking tot voertuigen in beweging. Zij zijn niet van toepassing wanneer het gekruiste of ingehaalde voertuig stilstaat.

.../...

Artikel 20.

De Raad van State constateert dat, wat het kruisen betreft, in dit ontwerp niet langer de bepaling van artikel 14 van het vorige ontwerp voorkomt, volgens welke bepaling de bestuurder "zo nodig gebruik mag maken van de gelijkvloerse berm, in de mate en gedurende de tijd die voor het kruisen strikt nodig zijn".

Artikel 21.

De Raad van State constateert dat artikel 21, 2, b, aan het thans geldende reglement en aan het vorige ontwerp een nieuwe verplichting toevoegt voor de bestuurder die een voertuig wenst in te halen : de verplichtingen om zich er van te vergewissen, dat geen achterop komend voertuig een inhaalbeweging heeft gemaakt.

De regeling van het ontwerp is dus de volgende : vooraleer in te halen, moet de bestuurder zich er van vergewissen :

1° dat de weg vrij is ;

2° dat noch de achterop komende, noch de voor hem uit rijdende bestuurder een inhaalbeweging heeft gemaakt.

Door zulk een maatregel zal het wel zeer moeilijk worden, de verantwoordelijkheid vast te stellen wanneer zich tijdens het inhalen een ongeval voordoet.

.../...

Artikel 22.

Deze bepaling behelst niet langer het verbod, in te halen "op bruggen waarvan de rijbaan minder dan 6 m breed is" en op de vakken van de openbare weg, waar het in de bijlagen van het ontwerp voorkomende teken nummer 30 is aangebracht .

Artikel 23.

In de laatste regel van de tekst onder 1 leze men : "... of door een hindernis ...".

Artikel 23 geeft de tekst van artikel 17 van het vorige ontwerp, naar aanleiding waarvan de Raad van State het volgende heeft opgemerkt : "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".

Artikel 24.

De tekst van dit artikel bevat een tegenstrijdigheid : "de bestuurder, die zich aan de kant waar de reizigers in of uit stappen, bevindt, moet met geringe snelheid rijden en indien er geen vluchtheuvel is, stoppen, ten ware ...".

Dit artikel ware als volgt te lezen :

.../...

"Artikel 24.-

Wanneer een voertuig op rails stilstaat voor het in- of uitstappen van de reizigers, moet de bestuurder die rijdt langs de zijde waar de reizigers in- of uitstappen :

a. zo er geen vluchtheuvel is, stilhouden tenzij hij bij het voorbijrijden van het voertuig op rails een ruimte van tenminste twee meter kan vrijlaten ;

b. zo er wel een vluchtheuvel is, op voldoende afstand daarvan blijven om de personen die er zich op bevinden niet aan ongevallen bloot te stellen.

Wanneer hij rijdt, moet dit in ieder geval met matige snelheid geschieden.".

Artikel 30.

Het blijkt de bedoeling van de Regering te zijn, dat de bepalingen van artikel 30 en van artikel 29 in de bebouwde kommen samen moeten worden toegepast

Artikel 30 zou deze bedoeling beter weergeven met de volgende tekst :

"Artikel 30.-

Onverminderd de in artikel 29 bepaalde snelheidsbeperkingen, is de maximumsnelheid in de bebouwde kommen als volgt vastgesteld : ... (tekst van het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 32.

De tekst onder 1, 2°, zou duidelijker zijn als volgt :

"2° zo ver mogelijk van de as van de rijbaan en in voorkomend geval buiten de rijbaan op de gelijkgrondse berm. Zo er in dit laatste geval noch een trottoir, noch een verhoogde berm voorhanden is, moet de bestuurder voor de voetgangers een strook van ten minste 1 meter breed vrijlaten om hun de doorgang mogelijk te maken zonder dat zij de rijbaan moeten betreden.".

De tekst onder 2 leze men als volgt :

"2. Behoudens plaatselijke reglementering moeten de voertuigen met een lengte van meer dan 2 meter, evenwijdig met de as van de rijbaan worden opgesteld.".

Artikel 34.

De tekst onder 1° lijkt overbodig. Waar stilstaan verboden is, spreekt het van zelf dat evenmin mag worden gestationneerd.

Onder 3° zou de volgende tekst beter doen uitkomen, dat het verbod toepasselijk is tijdens de openingsuren zowel van de parken als van de scholen en de schouwspelzalen :

.../...

"3° Tijdens de openingsuren, voor de in- en uitgangen van openbare parken, van scholen en van schouwspelzalen.".

Ten aanzien van de tekst onder 6° moge de Raad van State de opmerking herhalen, die hij naar aanleiding van dezelfde tekst van het vorige ontwerp heef gemaakt :

"Behalve in geval van heterdaad zal de toepassing van deze bepaling 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.".

Onder 11° leze men in de Franse tekst : "une ou plusieurs voies ferrées en exploitation".

Artikel 38.

Ten aanzien van de artikelen 37 en 38 verwijst de Raad van State naar de opmerking, die hij bij de overeenstemmende artikelen (34 en 35) van het vorige ontwerp heeft gemaakt.

Het is niet de bedoeling van de Regering, dat het reglement niet voor de bestuurders van de in artikel 37 bedoelde voertuigen zou gelden. De enige afwijkingen te hunnen behoeve zijn bij de artikelen 37, 38 en 66, 2, bepaald. Het ware goed hieraan te herinneren.

\+

\+ \+

.../...

Over de benaming "verkeersplanton" is bij het onderzoek van het vorige ontwerp het volgende opgemerkt : "... het begrip "verkeersplanton" wordt niet nader omschreven. Geldt die benaming voor de bestuurders van motorrijwielen die vóór bepaalde convooien rijden en deze begeleiden, of voor de militairen die het verkeer aan de uitgang van de door het leger gebruikte lokalen regelen ? ".

Artikel 39.

Het in het tweede lid neergelegde verbod was in artikel 49 van het vorige ontwerp niet zo streng geformuleerd. Door een "speciale en voorafgaande toelating door de bevoegde overheid" kon afwijking van de regel worden verkregen. Volgens het tegenwoordige ontwerp is zulk een afwijking niet langer mogelijk.

Artikel 42.

De tekst onder 1, eerste lid, is niet duidelijk. Op het eerste gezicht schijnt hij te betekenen, dat de weggebruikers hun eigen aanwezigheid en de aanwezigheid van hun voertuig en van de lading daarvan op de openbare weg moeten te kennen geven.

Met "weggebruikers" bedoelt het artikel echter in feite degenen die deel uitmaken van een militaire marscolonne enz. als gezegd onder d.

.../...

De volgende tekst wordt voorgesteld : "Zodra het, tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag of ten gevolge van de weersgesteldheid, niet langer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, moet de aanwezigheid op de openbare weg van de hierna genoemde weggebruikers, voertuigen, ladingen en dieren als volgt worden aangegeven : ...".

\+

\+ \+

Volgens de tekst onder 1, a , zouden de niet bereden fietsen en rijwielen met hulpmotor moeten verlicht zijn (zie artikelen 2 en 10).

Dit is niet de bedoeling van de Regering. De tekst onder a) zou daarom als volgt moeten worden gelezen :

"a) rijwielen, met uitsluiting van niet bereden fietsen, en rijwielen met hulpmotor, - voertuigen met motor en door deze laatste voortbewogen aanhangwagens, naar gelang van de voorgeschreven uitrusting;".

\+

\+ \+

Volgens de bewoordingen van 1, b, moet het vee naar voren door een wit licht en naar achteren door een rood licht worden gesignaleerd.

.../...

Dit is niet de bedoeling van de Regering. Artikel 42, 1, b, zou moeten worden omgewerkt.

\+

\+ \+

Volgens artikel 48, 8 en 9, worden "de personen met een kinderwagen, een zieken- of een invalidenwagentje moet voetgangers gelijkgesteld", en mogen "de invaliden die zich verplaatsen in een voertuig dat zij zelf voortbewegen of dat door een hond getrokken wordt, van de trottoirs en van de verhoogde bermen gebruik maken. In dit geval worden zij met de voetgangers gelijkgesteld".

Uit artikel 42, 1, c, blijkt dat de hierboven genoemde voertuigen alleen moeten verlicht zijn wanneer zij op de rijbaan rijden. Geen verlichting is nodig wanneer zij rijden op de voor hen bestemde gedeelten van de openbare weg (artikel 8), en evenmin wanneer zij de rijbaan alleen maar oversteken.

Het laatste lid van artikel 42, 1, c, zou deze afwijking van de vooraan onder deze letter gestelde regel beter doen uitkomen in de volgende tekst :

"Deze bepaling is niet toepasselijk op kinderwagens, op invaliden- en ziekenwagentjes, noch op kruiwagens, wanneer zij de rijbaan oversteken of op een berm rijden".

\+

\+ \+

Uit de tekst van 1, d, volgt dat groepen, die niet door een leider vergezeld zijn, niet hoeven te worden gesignaleerd.

.../...

In het tweede lid van 1, d, zijn de woorden : "indien zulks wegens de lengte daarvan vereist is" tamelijk vaag. Wie zal over die lengte oordelen ? De belanghebbenden, de bevoegde agenten ? Zeker niet de rechter die uitspraak moet doen in geval van overtreding van deze bepaling.

\+

\+ +

Artikel 42, 1, e, ware duidelijker als volgt te stellen :

"e) voertuigen of ladingen van meer dan 2,50m breed : naar voren, naar achteren en aan weerszijden, en in voorkomend geval aan het uiteinde van de uitstekende gedeelten van het voertuig of van de lading daarvan, door een zijlicht.

De lichten die ... (tekst van het ontwerp) ...

\+

\+ +

In de volgende tekst voor 2 zou duidelijker tot uiting komen, dat deze bepaling een uitzondering vormt :

"2. Wanneer een voertuig stilstaat of gestationneerd is, is het gebruik van de onder 1 voorgeschreven lichten alleen verplicht indien het met de openbare verlichting niet mogelijk is, het voertuig van op een afstand van ongeveer 100 meter duidelijk te onderscheiden.".

\+

\+ +

.../...

Onder 3 moet worden aangegeven dat het licht, dat moet branden datgene is, dat zich aan de zijde van de as van de weg bevindt, tenzij de bedoeling van de Regering is, het gebruik van onverschillig welk van beide lichten toe te staan.

Artikel 43.

Onder 2, b, zou het laatste lid duidelijkheidshalve moeten aangevuld worden met de woorden : "welke ook de zichtbaarheid zij".

Uit de tekst onder 3 blijkt dat het verbod, de koplichten te doen branden, niet meer bestaat op een weg waar een openbare verlichting werkt, zodra men zich buiten een bebouwde kom bevindt.

Uit het ontwerp blijkt niet dat er twee mistlichten behoren te zijn. Onder 4 leze men dus de tekst als volgt :

"4. De mistlichten mogen te allen tijde in plaats van de kruisingslichten ontstoken worden indien zij voldoen aan de eisen die voor deze laatste gesteld zijn zowel wat betreft hun aantal als wat betreft (hun afstand van de grond en) de verblinding.".

.../...

Artikel 48.

Daar artikel 20 de kruisende bestuurders niet toestaat, de gelijkgrondse bermen te gebruiken, moet onder 2, eerste lid, laatste volzin, het woord "kruisings-" worden geschrapt. Voorts zou het nauwkeuriger zijn, in plaats van "buitenrand van de berm" te schrijven : "de verst van de)rijbaan (of) verwijderde rand van de berm".)as van de weg

Onder 8 en 9 vervange men de woorden : "worden met de voetgangers gelijkgesteld" door : "zijn aan de regeling voor de voetgangers onderworpen".

Artikel 49.

De woorden : "voor een gezamenlijk te maken tocht" zijn overbodig daar dit reeds in het woord "colonne" besloten ligt.

Artikel 50.

Het zou eenvoudiger zijn, niet naar artikel 29, 3, te verwijzen en te zeggen : "de voertuigen waarvan het hoogste toegelaten gewicht meer dan 5 ton bedraagt".

.../...

Artikel 53.

Bij gebreke van afwijkende bepalingen, die in het ontwerp inderdaad niet voorkomen, zijn de deelnemers aan een wielerwedstrijd verplicht, zich naar de voorschriften van dit artikel te voegen en in het bijzonder : het rijwielpad te gebruiken indien het bruikbaar is, op dit pad tegen niet meer dan 40 Km per uur te rijden en met niet meer dan twee naast elkander te rijden.

Artikel 54.

De tekst onder 2 van dit artikel is zo geredigeerd, dat hij alleen op de begeleiders toepasselijk is. Bedoelt de Regering hem ook op de bestuurder toepasselijk te maken, dan ware die tekst als volgt te lezen :

"2. De bestuurder en de begeleiders moeten ... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 55.

Onder 1, 2, 3 is sprake van voertuigen en dieren die, om vaartuigen te jagen, "de linker kant van de gevolgde weg moeten houden".

Het woord "moeten" betekent dat zij, wegens hun werk zelf, genoodzaakt zijn links te houden om de weg niet te versperren met de lijn waarmee zij het vaartuig trekken. Duidelijkheidshalve vervange men de

.../...

uitdrukking "de linker kant van de gevolgde weg moeten houden" door : "genoodzaakt zijn op de weg links te houden" of "op de weg links houden".

Artikel 56.

Daar de uitdrukking "dans l'enceinte des ports maritimes et fluviaux" niet aan de werkelijkheid beantwoordt, schrappe men het woord "l'enceinte".

Artikel 205 van het vorige ontwerp behelsde een soortgelijke bepaling als die van artikel 56 "voor openbare wegen gelegen binnen een in overleg met de Minister van Openbare Werken af te bakenen gebied bij de zee- en rivierhavens". De tekst van dit artikel 205, zoals hij door de Raad van State was gewijzigd, nam alle mogelijkheid van betwisting weg. Hij luidde als volgt:

"In de zee- en rivierhavens mag de gemeenteraad met machtiging van de Minister van Verkeerswezen een gebied bij de haven bepalen, op welks openbare wegen hij, bij reglement, de toepassing der artikelen ... van dit reglement kan schorsen.".

Artikel 57.

Onder 2, eerste lid, zijn de woorden : "met twee assen die in elkanders verlenging liggen 't is te zeggen schommelassen, of met twee assen in tandem" alleen door technici te begrijpen. Het zou zijn nut hebben deze begrippen uit te leggen.

.../...

Onder 2, derde lid, Franse tekst, vervange men de woorden : "véhicules affectés à des services d'autobus publics ou spéciaux", door "véhicules affectés à des services publics ou spéciaux d'autobus".

Artikel 61.

Onder 1, laatste lid, is de technische uitdrukking "overlangs vlak van symmetrie van het voertuig" alleen door specialisten te begrijpen; nadere uitleg ware gewenst.

Artikel 62.

Het begin van dit artikel leze men als volgt

"Artikel 62.-

Wanneer een voertuig een lading van niet onderschorste bomen of een andere zeer lange lading voert...

Artikel 64.

In tegenstelling met artikel 91, 4, van het vorige ontwerp verbiedt dit artikel 64 niet meer, dat een motorrijwiel met zijspan een aanhangwagen zou slepen.

De tekst van artikel 65, tweede lid, schijnt er op te wijzen, dat het hier om een onachtzaamheid gaat.

.../..

In het tegenovergestelde geval moet onder 2 van artikel 64 de maximumbreedte van de aanhangwagen worden bepaald en moet de tekst van artikel 65, tweede lid, dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Artikel 66.

De tekst onder 4 leze men als volgt : "Het onder 3 bepaalde is toepasselijk op driewielers en vierwielers met of zonder motor die niet van een stuurruimte voorzien zijn. Nochtans mag de bestuurder, naar gelang van de mogelijkheden en mits daardoor geen gevaar voor ongevallen ontstaat, aan één of meer personen toestaan plaats te nemen op het gedeelte van het voertuig dat voor het vervoer van zaken is bestemd".

HOOFDSTUK III.

Overeenkomstig de onder artikel 2 gegeven definities zou het opschrift van dit hoofdstuk moeten luiden : "HOOGSTE TOEGELATEN GEWICHT".

Artikel 67.

De aanhef van dit artikel leze men als volgt

"Artikel 67.-

Het hoogste toegelaten gewicht is als volgt vastgesteld :

.../...

1° per voertuig of per sleep ... (tekst van het ontwerp) ...".

Het laatste lid van 1 kan beter als volgt worden gelezen :

"Voor de met een gasgenerator, een persgasinstallatie of electrische accumulatoren uitgeruste voertuigen wordt het hierboven bepaalde gewicht verhoogd met het gewicht van de gasgenerator in bedrijfsvaardige staat, van de persgasreservoirs of van de accumulatoren, en van het toebehoren van deze toestellen.".

Onder 2, a, tweede lid, is de uitdrukking : "de horizontaal gemeten buitenmiddellijn van de band" nog al duister: een band heeft een dikte, geen middellijn. Bedoelt men hier niet veeleer : " de horizontaal gemeten middellijk van het wiel met zijn band"?

Artikel 67, a, tweede lid, ware als volgt te lezen :

"In die formules zijn D en L de uitdrukking in meter onderscheidenlijk van de horizontaal gemeten middellijn van het wiel met zijn band, en de grootste breedte van de band, gemeten op de verst van de grond verwijderde plaats van het wiel.".

Onder 2, b, kunnen alleen specialisten de betekenis vatten van : "dit gewicht wordt bepaald als zijnde de door al de wielen op het rijvlak uitgeoefende totale druk, waarvan het middelpunt gelegen is in één en dezelfde verticale doorsnede over gans de breedte van het voertuig". De Raad van State moge hier herinneren aan zijn voorafgaande opmerking, laatste lid.

.../...

De bestuurder, die deze normen niet kan begrijpen en dus niet kan nagaan of er aan is voldaan, is niettemin degene, die strafrechtelijk verantwoordelijk is voor het verkeer van een voertuig dat er niet aan beantwoordt.

Naar aanleiding van dit hoofdstuk moet de Raad van State dezelfde opmerking maken als bij artikel 93 van het vorige ontwerp, dat dezelfde stof behandelde : "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".

Artikel 69.

Dit artikel is overbodig, aangezien ieder onderdeel van een sleep een voertuig is en als zodanig aan de voorschriften van de artikelen 57 tot 68 is onderworpen. Wenst de Regering deze bepaling echter te behouden, dan moet in de Franse tekst het woord "comportant" vervangen worden door "composant" of "formant".

Artikel 70.

Bij de tekst onder 2 dient te worden opgemerkt, dat de wet van 1899 de gouverneur alleen welbepaalde bevoegdheden toekent inzake wegverkeer (zie artikel 5 van die wet). Krachtens deze wet kunnen alleen de provinciale raden aanvullende reglementen vaststellen.

.../...

De bevoegdheid die terzake aan de gouverneur wordt toegekend, is evenwel geen verordenende bevoegdheid. Zij betreft uitsluitend de uitvoering en wordt in bijzondere gevallen verleend overeenkomstig artikel 124 van de provinciale wet, welke de gouverneur belast met de uitvoering van de wetten en reglementen van algemeen bestuur in de provincie.

Artikel 71.-

De tekst onder 1 schijnt er op te wijzen, dat de hoofdkoppeling strak behoort te zijn. Is dit zo, dan moet de eerste volzin van 1 als volgt worden gelezen :

"Artikel 71.-

1. De inrichting die een aanhangwagen met het voorspanvoertuig verbindt, moet bestaan uit een strakke hoofdkoppeling en een hulpkoppeling.".

Artikel 71 regelt de wijze van koppelen van "aanhangwagens" in de zin van de onder artikel 2, 14, gegeven definitie, namelijk "elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen"; het regelt ook de signalisatie van deze koppelingen.

De bedoeling van de Regering is, de terzake onder 2 en 3 bepaalde verplichtingen toepasselijk te maken op alle gesleepte voertuigen, met name op de onklaar geraakte voertuigen die door een kraanwagen worden voortbewogen.

.../...

Deze bedoeling zou duidelijker tot uiting komen indien onder 2 de woorden "gesleept voertuig" werden vervangen door "aanhangwagen" en indien een nummer 4 werd toegevoegd, als volgt : "4) Het onder 2 en 3 bepaalde is op de gesleepte voertuigen van toepassing".

Artikel 72.

Wanneer hij de artikelen 59 en 72, 1, met elkaar vergelijkt, komt de Raad van State tot de vaststelling, dat het voor de belanghebbenden vaak moeilijk zal zijn te weten, of zij de in deze artikelen voorgeschreven toelatingen bij de Minister van Verkeerswezen dan wel bij de provinciegouverneur dienen aan te vragen.

In de hiernavolgende tekst komt de bedoeling van de Regering terzake van vervoer van ondeelbare voorwerpen duidelijker tot uiting , maar wordt de hierboven aangegeven moeilijkheid niet opgelost :

"Artikel 72.-

1. De provinciegouverneur staat onder door hem te bepalen voorwaarden het vervoer van ondeelbare voorwerpen toe, waarvan de afmetingen of het gewicht groter zijn dan krachtens dit reglement is geoorloofd. In voorkomend geval stelt hij de voorwaarden voor het verkeer van tot het vervoeren van zodanige voorwerpen bestemde voertuigen en aanhangwagens, waarvan de afmetingen (en het gewicht?) eveneens groter zouden zijn dan krachtens dit reglement is geoorloofd.

.../...

De toelating wordt gegeven door de gouverneur van de provincie waar de plaats van vertrek van het beladen voertuig is gelegen of, indien het een uit het buitenland komend vervoer betreft, door de gouverneur van de eerste provincie waardoor het traject gaat. De gouverneur is permanent gemachtigd om, na het advies van zijn betreffende collega's te hebben ingewonnen, de voor de ganse rit geldige toelatingen te geven.".

Onder 3, zoals het tijdens het onderzoek is geamendeerd, moet de Nederlandse uitdrukking die zou beantwoorden aan "des gestionnaires de la voie publique", vervangen worden door "de overheden die met het beheer van de openbare weg zijn belast".

Artikel 74.

Aangaande de tekst onder 2, d, heeft de Raad van State bij het onderzoek van artikel 99, 2, 3°, van het vorige ontwerp, waarvan de inhoud dezelfde was, opgemerkt 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 reminrichting hoeven voorzien te zijn, terwijl andere voertuigen, als rijwielen, die minder zwaar en meer handelbaar, dus minder gevaarlijk zijn, over een dubbele reminrichting moeten beschikken".

.../...

Artikel 75.

De tekst onder 2 kan beter als volgt worden gelezen :

"De lichten en reflectoren moeten derwijze zijn aangebracht, dat geen enkel deel van het voertuig of van zijn lading de doelmatigheid er van vermindert."

Artikel 76.

De tekst onder 1, b, is onvolledig.

Voor aanhangwagens is geen inschrijving vereist. Wanneer dus het kenteken op de aanhangwagen is aangebracht, moet het volgens artikel 76 niet worden verlicht.

Evenmin zou een op de aanhangwagen aangebrachte reproductie van dit kenteken moeten worden verlicht.

Dit is niet de bedoeling van de Regering. De tekst onder b dient als volgt te worden aangevuld :

"b) De voertuigen en de aanhangwagens die moeten voorzien zijn van een inschrijvingskenteken of van een reproductie daarvan, moeten aan de achterzijde uitgerust zijn met een licht dat valt op het kenteken of op de reproductie daarvan.".

Onder 5 geeft de Nederlandse tekst de bedoeling van de Regering beter weer dan de Franse. Men leze deze pragraaf als volgt :

.../...

"5. De voertuigen van een openbare of bijzondere autobusdienst mogen witte lichten voeren om de aanduidingen betreffende de gevolgde weg of de bestemming te verlichten.

Wanneer deze lichten aan de achterzijde zijn aangebracht, mogen zij niet naar achteren uitstralen.".

Artikel 77.

Onder 2, eerste lid, schrappe men het woord "ten minste".

Artikel 79.

Het reglement legt niet de verplichting op, meer dan één stoplicht te voeren.

Het begin van artikel 79 moet daarom als volgt worden gelezen :

"Artikel 79.-

1. Het stoplicht, dat rood of oranjekleurig is, moet, zonder te verblinden, 's nachts bij helder weder zichtbaar zijn van op ten minste 150 meter afstand, en overdag bij zonnig weder van op ten minste 20 meter afstand. Indien het stoplicht rood is en met het rode achterlicht is gegroepeerd of daarin is ingebouwd, moet het een aanzienlijke grotere lichtsterkte hebben dan dit achterlicht.".

.../...

Onder 3 is de uitdrukking "overlangs vlak van symmetrie" al te technisch. Uitleg of definitie ware gewenst.

Artikel 80.

De tekst onder 2, eerste lid, is in al te technische bewoordingen gesteld en zal voor de meeste weggebruikers onbegrijpelijk zijn.

Artikel 87.

Wat de tekst onder 2 betreft, blijkt uit de verklaringen van de gemachtigden van de Regering, dat de voorgeschreven dikte van 0,04 m alleen op de elastische banden betrekking heeft. Zo ook heeft de vereiste breedte van 2/3 van de band in nieuwe staat, alleen betrekking op de elastische banden.

Voorts zijn de woorden "van de omtrek" onnauwkeurig; zij dragen niet bij tot de verduidelijking van de tekst. Deze woorden worden beter geschrapt.

Deze bepaling ware dan als volgt te lezen:

"2. Het is verboden te rijden met motorvoertuigen en met door deze voertuigen voortbewogen aanhangwagens, wanneer zij van onbuigzame banden zijn voorzien.

Het is eveneens verboden met zodanige voertuigen te rijden, wanneer zij voorzien zijn van elastische banden van minder dan 0,04 m dik of waarvan de breedte op enig punt niet meer dan 2/3 van de breedte van de band in nieuwe staat bedraagt.".

.../...

Artikel 88.

In de Franse tekst van het eerste lid moeten de woorden "à moins d'" worden vervangen door "sans".

Artikel 89.

Het verbod om aan de cliëntele de bij dit artikel bedoelde voertuigen te leveren, is geen politiemaatregel. Het maakt inbreuk op de vrijheid van handel en gaat als zodanig de macht te buiten, welke de wet van 1 Augustus 1899 aan de Koning heeft toegekend.

Overigens is het woord "cliëntele" vaag. De particulier die aan een ander particulier een voertuig zou voortverkopen dat niet aan de voorschriften van titel 2 beantwoordt, zou het hem mogen leveren.

Het lijkt voldoende het verkeer van zodanig voertuig te verbieden om het doel van deze bepaling te bereiken.

Indien men anderzijds het leveren van dergelijke voertuigen verbiedt, wordt het bij de artikelen 59, 70, 2°, en 72 bepaalde stelsel van afwijkingen overbodig, aangezien deze voertuigen, zo zij niet mogen worden geleverd, nooit in het verkeer op de openbare weg zullen mogen komen.

Artikel 89 kan als volgt worden gelezen :

"Artikel 89.-

Onder voorbehoud van de afwijkingen bepaald in titel III van dit reglement (in de artikelen 59, 70, 2°, en 72), mag geen enkel voertuig over de openbare weg rijden (tot het verkeer op de openbare weg worden toegelaten) indien het niet aan het bepaalde in titel II van dit reglement voldoet.".

.../...

Artikel 90.

Het zal niet altijd volstrekt duidelijk zijn, dat de aard of de bestemming van een voertuig van de krijgsmacht, de rijkswacht of de politiediensten niet overeen te brengen is met de toepassing van de in artikel 90 genoemde artikelen, waarbij voorzieningen worden getroffen ten aanzien van de afmetingen der voertuigen en derladingen, het toegelaten gewicht, de samenstelling, de lengte en het verkeer der slepen, de stoplichten en de richtingslichten. Wie zal oordelen of deze voertuigen en hun lading dit karakter bezitten ?

Naar de gemachtigde van de Regering verklaarde, zal ter zake een algemeen reglement worden uitgevaardigd. Het ware gewenst, dit reglement in artikel 90 aan te kondigen.

\+

\+ \+

Artikel 90 dient nauwkeuriger te worden gesteld en wel als volgt :

"Artikel 90.-

De artikelen 57, 61, 67, 68, 70, 71.1 en 72, en artikel 76 voor zover het betrekking heeft op het stoplicht en . . . (tekst van het ontwerp) . . .

Artikel 93.

De Raad van State heeft zich genoodzaakt gezien, critiek te oefenen op de in het vorige ontwerp gegeven indeling van de verkeerstekens.

Het ontwerp volgt gedeeltelijk de empirische indeling, die voorgesteld is in de hierboven (algemene opmerking nr III) genoemde internationale verdragen. Deze in-

.../...

deling is niet zeer verschillend van die van het tegenwoordige reglement, noch van die van het vorige ontwerp.

Daar de Wetgevende Kamers hun goedkeuring hebben gehecht aan deze verdragen, waarbij het ontwerp ter zake van de indeling der verkeerstekens aansluit, ziet de Raad van State er van af, zijn vroegere opmerkingen in herinnering te brengen.

Artikel 103.

Uit het derde lid blijkt, dat de wettelijk bevoegde overheden, daar waar zij het nuttig achten, nieuwe aanwijzingstekens zullen kunnen aanbrengen.

Deze tekens moeten echter door de Minister van Verkeerswezen worden goedgekeurd (artikel 120, laatste lid).

Het zou de voorkeur verdienen, dit derde lid als volgt te stellen :

"Onder voorbehoud van de in artikel 120 voorgeschreven goedkeuring, mogen in bijzondere gevallen andere vierkante of rechthoekige aanwijzingstekens . . . gebezigd worden".

Artikel 110.

Hier ware aan te geven, dat de betreffende strepen wit zijn.

Artikel 111.

Indien de gele streep doorlopend is, zal het krachtens artikel 34, 10°, verboden zijn op deze plaats van de rijbaan te stationneren. Bij een onderbroken streep bestaat dit verbod niet.

Aangezien titel III de vorm, de betekenis en de rechtsgevolgen van de tekens bepaalt, ware het nuttig in artikel 111 te herinneren aan de bepaling van artikel 34, 10°. De weggebruiker zou immers kunnen denken dat de gele strepen, of zij nu doorlopend dan wel onderbroken zijn, alleen dienen om de plaatsen waarop zij zijn aangebracht duidelijker te doen onderscheiden.

Artikel 112.

Tenzij in artikel 112 wordt bepaald, dat de oversteekplaatsen voor voetgangers door twee dwarsstrepen moeten worden begrensd, zal de bestuurder niet kunnen uitmaken of hij zich bevindt vóór een streep waarvoor hij moet stoppen "om een reglementaire bepaling in acht te nemen", dan wel of hij te doen heeft met strepen welke een oversteekplaats voor voetgangers aanduiden.

Artikel 113.

In het derde lid vervange men de woorden "beheerder van de openbare weg" door "overheid die met het beheer van de openbare weg is belast".

Artikel 114.

Over het begrip "verkeersbelemmering", dat in artikel 114.1 wordt gebruikt, is betwisting mogelijk : indien het geval van een voertuig, dat op de openbare weg niet verder kan, mag worden geacht bij artikel 9, tweede lid, te zijn geregeld, kan dan niet worden beweerd dat dit voertuig een belemmering is wanneer de lading er van geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt ? Moet men uit artikel 9, tweede lid, krachtens hetwelk de bestuurder de nodige maatregelen voor de veiligheid van het verkeer moet nemen, niet afleiden dat in het bedoelde geval de bij artikel 9. 2 opgelegde verplichting samen toepasselijk is met de voorschriften van artikel

114.1 en dat de lading overeenkomstig artikel 114.1 moet worden gesignaleerd ? Het lijkt nochtans overdreven, te eisen dat de bestuurders in het vooruitzicht van zodanig ongeval verplicht zouden zijn het in artikel 114.1 voor de signalisatie voorgeschreven materieel te vervoeren.

Het blijft niettemin zo, dat het ontwerp de moeilijkheid niet oplost.

Onder 1, b, maakt het woord "dwarsuiteinde" de tekst moeilijk te begrijpen. Men schrappe het woord "dwars".

+

\+ +

Het teken "uitwijken", waarvan sprake onder 2, b, derde lid, kan beter in de bijlagen worden opgenomen.

Hetzelfde geldt voor het teken "Omleiding" genoemd onder 2, e. Zulke signalen moeten immers doorlopend worden gebruikt.

Artikel 115.

In plaats van "bijlagen 1 tot 3 tot dit reglement" leze men "bijlagen 1 tot 4 van dit reglement".

Artikel 116.

De volgende tekst van het tweede lid zou de bedoeling van de Regering beter weergeven : "Hetzelfde geldt voor de verbods- en gebodstekens, wanneer de weggebruikers verplicht zijn, tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag zich er naar te voegen".

.../...

Artikel 117.

Dit artikel verwijst bij vergissing naar het teken nr 9. Men verwijze naar de tekens 1 A en 1 B.

Artikel 118.

De bij het reglement uitdrukkelijk bedoelde gevallen zijn :

1° dit van het voertuig dat op de openbare weg niet verder kan (artikelen 9.2 en 96.2);

2° het voorhanden zijn van werken of verkeersbelemmeringen op de openbare weg (artikelen 113 en 114).

De wettelijk bevoegde overheden zijn : de provinciale raden en de gemeenteraden (wet van 1 Augustus 1899, artikel 1). Wanneer de burgemeester spoedeisende politiemaatregelen betreffende het verkeer moet nemen (Gemeentewet, artikel 94), spreekt het van zelf dat hij ook bevoegd is tot het aanbrengen van de nodige tekens. Hetzelfde geldt voor de gouverneur die optreedt krachtens artikel 128 van de provinciale wet. Niettemin is de gemeente hier de overheid bij uitstek.

De Raad van State moge de opmerking, welke hij dienaangaande bij het vorige ontwerp had gemaakt, gedeeltelijk in herinnering brengen.

"De vraag rijst dan ook welke overheid bevoegd is om die borden en stropen 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 gemeentelijke overheid 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 verder 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 vaststaat 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;

. . .".

Artikel 118 dient te worden verduidelijkt door een uitdrukkelijke verwijzing naar de bepalingen van de artikelen 9.2, 96.2, 113 en 114 en door een opsomming van de wettelijk bevoegde overheden.

.../...

Dit artikel kan als volgt worden gelezen :

"Artikel 118.-

Buiten de in de artikelen 9.2, 96.2., 113 en 114 van dit reglement bedoelde gevallen , mogen de bij dit reglement voorgeschreven verkeerstekens alleen worden aangebracht door de provinciale raden, de gemeenteraden, de gouverneurs en de burgemeesters binnen de grenzen van hun onderscheiden bevoegdheid.".

Artikel 119.

Artikel 198.2 van het vorige ontwerp, dat de stof van artikel 119 van het tegenwoordige ontwerp regelde, was uitdrukkelijker :

"2. Het is verboden op de openbare weg reclameborden, uithangborden of andere inrichtingen aan te brengen die de bestuurder verblinden, die hem in dwaling brengen, die verkeerstekens zij het ook maar gedeeltelijk voorstellen of nabootsen, die van verre met deze tekens worden verward, of die op enige andere wijze de doelmatigheid van de reglementaire tekens verminderen.".

Artikel 121.

Dit artikel ware als volgt te lezen :

"Artikel 121.-

Opgeheven worden :

.../...

1° het koninklijk besluit van 1 Februari 1934 houdende algemeen reglement op de politie van het vervoer en het verkeer, gewijzigd bij de besluiten van 17 September 1934, 31 Januari 1935, 1 Maart 1935, 29 Juni 1935, 12 November 1935, 17 Januari 1936, 25 Mei 1936 6 Juni 1936, 29 September 1936, 28 Jan. '37, 28 Jan. '37 3 December 1937, 18 Januari 1938, 14 Mei 1938, 27 December 1938, 15 April 1939, 10 Juli 1939, 4 September 1939, 30 Januari 1940, 27 Februari 1940, 12 Februari 1945, 8 Mei 1945, 12 Maart 1946, 27 Juli 1946, 3 September 1946, 18 October 1946, 3 Januari 1947, 16 October 1947, 11 Februari 1950, 24 April 1951, 21 Juni 1951, 15 October 1952 en 24 Februari 1953, alsmede bij artikel 27 van het koninklijk besluit van 31 December 1953 houdende regeling nopens de inschrijving van de voertuigen met eigen beweegkracht, niet zijnde rijwielen met hulpmotor, onder voorbehoud van de overgangsbepaling van dit laatste besluit, zoals zij is gewijzigd bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 Maart 1953 tot aanvulling van dit besluit;

2° het koninklijk besluit van 25 Mei 1936 betreffende de toepassing van het algemeen reglement op de politie van het vervoer en het verkeer, 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 politie van het vervoer en het verkeer tot de militaire wegen die deel uitmaken van het privaat Staatsdomein.".

.../...

Artikel 122.

Daar de Regering weet, op welke datum of althans rond welke datum het reglement zal worden bekendgemaakt, zou het dienstiger zijn de data van inwerkingtreding van de verschillende bepalingen van het ontwerp formeel aan te geven. Het is niet wenselijk, dat de weggebruikers deze data zouden moeten gaan uitrekenen.

2
Coordination

Observation préliminaire.

Le projet d'arrêté portant règlement général sur la police de la circulation routière a été élaboré à la suite de l'avis donné par le Conseil d'Etat (L. 3119/2) le 27 avril 1953, sur un projet d'arrêté ayant le même objet.

Le projet actuel tient largement compte des observations particulières faites par le Conseil d'Etat au sujet des différentes dispositions du règlement. Il contient également certaines modifications de fond de l'ancien projet (voir l'article 13, alinéa 3; l'article 17, 2°, alinéa 2; l'article 21, 2, b; l'article 21, 3°; l'article 25).

Il se distingue de l'ancien projet par une nouvelle présentation qui modifie assez bien l'ordre des articles. A cet égard, le projet a nettement été amélioré. Les dispositions relatives à un même objet ont été regroupées. Le texte des articles a été remanié et rendu plus clair.

Toutefois, certaines dispositions ont conservé une terminologie extrêmement technique, les rendant incompréhensibles à la plupart des usagers qui encourront néanmoins des sanctions pénales s'ils ne s'y conforment pas. Tels sont notamment les articles 57, 61, 67.2.b, 79.3 et 80.2.

Enfin, le projet a fait l'objet de nombreux amendements à la suite des remarques qui ont été faites au cours de l'examen du présent projet par le Conseil d'Etat.

.../...

Observations générales.

Certaines observations générales faites par le Conseil d'Etat au sujet de l'ancien projet restent toutefois applicables au projet actuel.

I.

La coexistence de règlements différents s'appliquant respectivement aux chemins de fer vicinaux, aux tramways et aux autres usagers de la voie publique, avait appelé précédemment une observation générale que le Conseil d'Etat rappelle ci-après :

"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 la Société nationale des 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.

.../...

II.

Le Conseil d'Etat rappelle également la remarque faite dans le précédent avis au sujet du système des définitions adopté par le projet (article 2), remarque qui se trouvera précisée davantage lors de l'examen de cet article :

"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 ".

III.

Les Chambres législatives ont approuvé les conventions internationales suivantes :

1° acte final de la conférence des Nations-Unies

.../...

sur les transports routiers et les transports automobiles, signé à Genève le 19 septembre 1949;

2° convention sur la circulation routière, signée à Genève le 19 septembre 1949;

3° protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés, signé à Genève le 19 septembre 1949;

4° protocole relatif à la signalisation routière, signé à Genève le 19 septembre 1949.

La convention relative à la circulation routière, spécifiée sous 2°, comporte au chapitre II, qui traite des règles applicables à la circulation routière, un article 6 ainsi conçu :

"Chacun des Etats contractants prendra toutes mesures appropriées pour assurer l'observation des règles énoncées au présent chapitre ".

Le protocole relatif à la signalisation routière, spécifié sous 4°, comprend les dispositions suivantes :

"Article 1.

Les Parties contractantes au present Protocole acceptent le systeme de signalisation routière qui s'y trouve décrit et s'engagent à l'adopter le plus tôt possible. A cet effet, elles implanteront les signaux qui y sont prévus au fur et à mesure de la mise en place de signaux nouveaux ou du renouvellement de ceux actuellement existants. Le remplacement complet des signaux non conformes au système prévu au présent Protocole sera réalisé au plus tard dans un délai de

.../...

dix années à partir de l'entrée en vigueur du présent Protocole pour chacune des Parties contractantes.

Article 2.

Les Parties contractantes s'engagent à procéder, dès son entrée en vigueur, au remplacement des signaux qui, tout en présentant les caractéristiques d'un signal du système prévu au présent Protocole, serviraient à fournir une indication différente de celle qui s'attache à ce signal dans ledit système.

Article 5.

1. Les symboles, tels qu'il figurent dans les signaux reproduits aux tableaux joints au présent Protocole, seront adoptés par les Parties contractantes comme éléments essentiels de leur signalisation routière. Ils seront en principe placés à l'intérieur des panneaux.

...

5. Les symboles nouveaux, créés par les Parties contractantes dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Genève, le 19 septembre 1949, seront communiqués au Secrétaire général des Nations-Unies, qui les notifiera aux Parties contractantes ".

Le Conseil d'Etat constate qu'il n'existe pas une concordance parfaite entre le projet et les conventions.

Ainsi, en ce qui concerne les signaux de

.../...

danger, les signaux du projet sont ceux que prévoit la convention. Mais celle-ci prévoit un signal qui ne figure pas au projet : le signal I, 17, indiquant un passage pour piétons.

Parmi les signaux d'interdiction, il en est qui ne sont pas prévus par la convention. C'est le cas des signaux nos 22, 23 a, 28, 32, 34, 35, 36, 39. D'autres signaux figurant au texte du protocole ne sont pas repris par le projet : tel le signal II.A.13 interdisant l'accès aux véhicules pesant plus de ... tonnes par essieu, et le signal indiquant la fin de la limitation de vitesse (II.A.15) qui est différent dans le projet.

En ce qui concerne les signaux d'obligation, les signes nos 61, 62 a, 62 b et 63 ne sont pas prévus par le protocole. Celui-ci prévoit, par contre, certains signaux qui ne figurent pas au projet : signal n° III.A.5 pour indiquer la proximité d'un poste de dépannage; signaux III.A.8, III.A.9 et III.A.9.a pour indiquer le commencement et la fin d'une route prioritaire.

Enfin, les signaux d'indication nos 84, 85, 86 et 122 prévus au projet ne figurent pas au protocole.

Cette divergence entre le protocole et le projet appelle les observations suivantes :

1°. Il n'est pas contraire à la convention internationale de prévoir des signaux ne figurant pas au protocole, à condition que ceux-ci indiquent un

.../...

danger, une interdiction, une obligation, etc... qui ne sont pas prévus par le protocole. L'article 5 du protocole reconnaît aux parties contractantes le pouvoir de créer des nouveaux signaux.

2°. Il est toutefois contraire à la convention d'établir des signaux différents de ceux prévus par le protocole en vue d'indiquer le même objet ou la même obligation ou interdiction. Sont dès lors contraires à la convention, les signes à donner par les agents chargés de régler la circulation, tels qu'ils sont prévus par l'article 7, b et c, du projet.

3°. Par la convention, la Belgique s'est engagée à adopter, dans un délai déterminé, la signalisation routière prévue par le protocole. Elle ne peut, dès lors, se soustraire à l'application, dans le délai prévu, des signaux du protocole qui ne figurent pas au projet.

Le Conseil d'Etat rappelle l'avis qu'il a donné au sujet du projet de loi portant approbation des actes internationaux repris ci-dessus :

"Le projet de loi portant approbation des actes internationaux spécifiés dans l'intitulé du projet et dans l'exposé des motifs n'appelle pas d'observation.

En ce qui concerne la réglementation actuellement en vigueur en matière de roulage, le Conseil d'Etat constate que celle-ci, dans plusieurs de ses dispositions, présente des discordances avec les actes internationaux que le projet propose au législateur d'approuver.

Il conviendra, en conséquence, une fois acquis l'assentiment du législateur, que des arrêtés royaux modifient les dispositions de la réglementation qui ne sont pas conformes aux actes approuvés ".

.../...

Examen du texte.

Au préambule.

Il est inutile de viser l'arrêté royal du 24 février 1953 portant transfert d'attributions ministérielles, cet arrêté étant sans incidence sur le contenu du projet.

Article 2.

Le Conseil d'Etat renvoie à l'observation générale n°II. Il constate que, pour autant que l'on adopte le système des définitions, des notions comme celle de l'"accotement" et celle de la "charge utile", utilisées dans le projet, ne sont pas définies.

La même remarque est à faire au sujet du mot "empattement" dont la définition était donnée dans le précédent projet.

Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'Etat constate que le Gouvernement n'entend utiliser les notions de "croisement" et de "dépassement" que pour un conducteur en mouvement par rapport à des usagers en mouvement. Elles ne sont pas d'application lorsque l'usager croisé ou dépassé se trouve à l'arrêt. Pareille restriction apportée au sens usuel de ces mots devrait être précisée dans le projet.

+

+ +

.../...

Il résulte du 5 qu'une rue ou un quartier composé exclusivement d'usines ou d'établissements industriels ne constitue pas une "agglomération" au sens que le projet donne à ce terme.

Pour mieux faire ressortir que le "matériel mobile agricole ou industriel" visé au 8 ne doit pas constituer en même temps un moyen de transport, il convient de rédiger comme suit le 8 :

"8) le terme "véhicule" désigne tout moyen de transport par terre ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel se trouvant sur la voie publique.".

Le 9 serait mieux rédigé comme suit :

"9) le terme "cycle" désigne tout véhicule propulsé à l'aide de pédales par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu de moteur, tels que les bicyclettes, tricycles, quadricycles".

Au 12, alinéa 2, il y a lieu de supprimer les signes : "N.B." dans les deux versions.

Il y a lieu de remarquer que les définitions de la "remorque" (14) et de la"semi-remorque" (15) du projet diffèrent des définitions données des mêmes mots dans l'arrêté ministériel du 10 août 1947 relatif au contrôle technique des véhicules automobiles.

.../...

Il conviendrait de mettre ces deux textes réglementaires en concordance.

La définition du "poids maximum autorisé" (19) ne fait pas suffisamment ressortir que ce poids comprend, outre la tare, le poids maximum que le chargement est autorisé à atteindre, en ce compris le poids des personnes transportées, c'est-à-dire la "charge utile".

Le membre de phrase : "compte tenu des dispositions édictées par le présent règlement" est inutile, les dispositions qu'il vise (articles 67 et 68) ayant un caractère obligatoire.

D'autre part, les articles 67 et 68 définissent, sous réserve des observations qu'ils appellent, cette notion de poids maximum autorisé sans qu'il soit nécessaire de la préciser à l'article 2.

On pourrait sans inconvénient renoncer à cette définition.

Article 3.

Les arrêtés antérieurs portant règlement de la police du roulage ont toujours précisé que les personnes qu'ils énuméraient étaient "spécialement"

.../...

chargées de surveiller l'exécution de ces règlements. Il en est de même de l'arrêté royal, actuellement en vigueur, du 1er février 1934.

Le projet omet l'adverbe "spécialement".

Comme ce sont, en vertu de l'article 4 de la loi du 1er août 1899,"les fonctionnaires et agents de l'autorité délégués par le Gouvernement pour surveiller l'exécution de la loi,qui constatent les infractions à la loi et aux règlements"pris en exécution de celle-ci, on pourrait être tenté d'inférer de cette omission qu'il est dans l'intention du Gouvernement d'écarter les personnes non mentionnées dans l'énumération , tels les gardes champêtres, les gardes forestiers, voire d'autres officiers ou agents de police judiciaire, de la recherche et de la constatation des infractions à la police du roulage, alors qu'une telle mission devrait normalement rentrer dans leurs attributions en raison des pouvoirs généraux qu'ils tiennent des lois organiques de leurs fonctions. Ce n'est point l'intention du Gouvernement.

Pour éviter toute équivoque à cet égard, il importerait de rétablir, dans l'article 3, l'adverbe "spécialement".

Les fonctionnaires et agents de l'administration des transports, investis d'un mandat de police judiciaire, sont ceux qui sont désignés et investis de la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire en exécution de l'article 12 de l'arrêté royal

.../...

n°248 du 5 mars 1936, modifié par l'arrêté-loi du 14 février 1946, et de l'article 31 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, c'est-à-dire actuellement, en raison de l'article 1er, 5°, de l'arrêté du Régent du 31 mars 1947, les seuls agents désignés par le Ministre des Communications en exécution de l'arrêté royal modifié du 5 mars 1936.

Cette partie de l'article 3 gagnerait beaucoup en précision à être rédigée comme suit :

"3) les fonctionnaires et agents de l'administration des transports qui ont qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire en vertu de l'arrêté royal n°248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, et de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles".

Quant aux fonctionnaires et agents du Comité supérieur de contrôle, auxquels se réfère le 4 de l'article 3, ce sont ceux qui sont investis de la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire par application de l'article 45 de l'arrêté royal du 21 novembre 1932 concernant le fonctionnement du Comité supérieur de contrôle, pris en exécution de la loi du 25 juillet 1891 sur la police du chemin de fer, ainsi qu'en vertu de l'article 18 de l'arrêté royal n°6 du 22 août 1934 établissant de nouvelles mesures pour réprimer la fraude en matière de douane et d'accise.

.../...

Il conviendrait de rédiger le texte qui concerne ces fonctionnaires comme suit :

"4) les fonctionnaires et agents du Comité supérieur de contrôle qui ont qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire en vertu de l'arrêté royal du 21 novembre 1932 concernant le fonctionnement du Comité supérieur de contrôle et de l'arrêté royal n°6 du 22 août 1934 établissant de nouvelles mesures pour réprimer la fraude en matière de douane et d'accise.

Article 5.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 5.-

Toute personne âgée de plus de quinze ans est tenue de présenter sa carte d'identité, ou le titre qui en tient lieu, à toute réquisition d'un agent qualifié, faite à l'occasion d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de la circulation.".

Article 6.

L'article 6 renforce l'obligation établie par l'article 8 du précédent projet.

La personne visée par cet article n'aura pas toujours connaissance dans le délai prescrit de la décision rendue contre elle.

.../...

Il serait souhaitable de maintenir que ce délai court à partir de l'invitation qui est faite à l'intéressé par le greffier de la juridiction qui a rendu la décision, de remettre ou de faire remettre au greffe sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu aux fins indiquées par la disposition.

Article 8.

Cette disposition, qui n'existait pas dans le précédent projet, est rédigée d'une manière trop absolue. On pourrait en déduire que chaque catégorie d'usagers ne peut, en aucune circonstance, quitter les parties de la voie publique qui lui sont affectées.

Les articles suivants énoncent les règles applicables aux "conducteurs", telle que la notion de "conducteurs" est définie à l'article 2, 6 , quant à leur place sur la chaussée, à la manière d'y circuler et de s'y arrêter.

Les articles 48 à 56 précisent les différentes règles de circulation applicables à certains usagers, tels les piétons, les convois, les véhicules attelés, charrettes à bras, brouettes, bicyclettes et cyclomoteurs, animaux, véhicules et animaux halant les bateaux.

Dès lors, il est inutile de formuler une règle générale concernant tous les usagers, les

.../...

dispositions subséquentes précisant l'endroit où chacune des catégories est admise à circuler et les règles de circulation à y observer.

Si le Gouvernement entend maintenir une disposition à caractère général, celle-ci doit être rédigée de manière à s'appliquer à tous les cas. Elle devrait être inspirée par l'article 19 du Code actuellement en vigueur et pourrait se présenter sous la forme suivante :

"Article 8.-

Lorsque, en vertu du présent règlement, certaines parties des voies publiques sont réservées à la circulation de catégories déterminées d'usagers(et que cette mesure est portée à leur connaissance conformément aux dispositions de ce règlement, les usagers)(,ceux-ci) sont tenus de s'y conformer.".

Article 9.

Cet article reproduit l'article 48 du précédent projet.

Le Conseil d'Etat avait, au sujet de cette disposition, fait l'observation suivante : "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".

Le texte de l'article 9 du projet ne tient pas compte de cette remarque.

.../...

Article 13.

Il résulte de l'article 13, 1, alinéa 1er, que les conducteurs n'ont pas l'obligation de circuler en tenant la droite, dans les chemins de terre. En effet, si les chemins de terre sont aménagés pour la circulation de tous les véhicules, ils ne possèdent pas de "chaussée" au sens de la définition de l'article 2, 1.

L'alinéa 3 serait mieux rédigé comme suit :

"Lorsque la chaussée est divisée en quatre bandes de circulation au moins, la circulation en files est admise sur la moitié droite de la chaussée".

A l'alinéa 4, l'expression : "En tout état de cause" est imprécise. Cet alinéa tend à donner aux autorités de police le pouvoir d'imposer la circulation en files parallèles sur n'importe quelle voie publique. Il conviendrait de remplacer cette expression par : "Sur toutes les voies publiques, les autorités ... (texte du projet) ...".

+

+ +

Le 2 ne permet pas de déterminer avec certitude quelles sont les bornes qui sont établies pour canaliser la circulation, de sorte qu'on ne pourra les distinguer de celles qui sont placées pour d'autres raisons, telles les bornes qui sont placées sur certains refuges réservés aux usagers des tramways.

.../...

Certains signaux lumineux dits "crapauds", manifestement placés pour canaliser la circulation, ne peuvent être appelés "bornes" en français, ni "zuilen" en néerlandais.

+

\+ +

Au 3, il convient d'omettre le mot "etc", le mot "notamment" suffisant à souligner le caractère exemplatif des cas prévus.

Article 17.

Il convient de rédiger comme suit le 1 de cet article :

"1. Par dérogation à l'article 16, le conducteur qui ... (texte du projet) ...".

Article 19.

L'expression "ou la traverse à niveau" peut paraître superflue car la voie ferrée, dans ce cas, se trouve également établie sur la voie publique.

D'autre part, il ne sera pas toujours possible d'exécuter sans délai l'obligation de "dégager

.../...

la voie ferrée et de s'en écarter de manière à livrer passage à ce véhicule". Ainsi, lorsqu'un conducteur, qui suit une voie publique pourvue d'une double voie ferrée établie dans l'axe de la voie, veut tourner à gauche, il doit se porter à gauche sans entraver la marche des conducteurs venant en sens inverse. Il devra donc au besoin (devant un carrefour pourvu de signaux) s'arrêter à peu près au milieu de la voie, c'est-à-dire sur la voie ferrée.

Il serait utile d'ajouter après l'expression "s'en écarter" l'expression "dès que possible".

CROISEMENT ET DEPASSEMENT.

Les notions de croisement et de dépassement ne concernent, selon la volonté du Gouvernement, que les véhicules en mouvement. Elles ne sont point d'application lorsque le véhicule croisé ou dépassé se trouve à l'arrêt.

Article 20.

Le Conseil d'Etat constate que le présent projet a supprimé, pour le croisement, l'autorisation "d'employer l'accotement de plain-pied, en cas de nécessité, dans la mesure et pendant le temps strictement nécessaires à la manoeuvre" qu'accordait, pour cette manoeuvre, l'article 14 du précédent projet.

.../...

Article 21.

Le Conseil d'Etat constate que l'article 21, 2, b, ajoute, par rapport au règlement actuel et au précédent projet, une nouvelle obligation pour le conducteur qui désire dépasser un véhicule : celle de s'assurer que le véhicule qui le suit n'a pas commencé une manoeuvre de dépassement.

Le système du projet est donc le suivant. Avant de dépasser le conducteur doit s'assurer :

1° que la voie est libre;

2° que ni le conducteur qui suit, ni celui qui le précède n'ait commencé une manoeuvre de dépassement.

Cette mesure aura pour effet, en cas d'accident provoqué au cours d'un dépassement, de rendre plus difficile l'établissement des responsabilités.

Article 22.

Cette disposition ne prévoit plus l'interdiction de dépasser "sur les ponts dont la chaussée a moins de 6 m de largeur", ni sur les tronçons de voie publique munis du signal n°30 figurant aux annexes du projet.

Article 23.

Au 1, in fine, il conviendrait de dire : "... ou par un obstacle".

.../...

L'article 23 reprend le texte de l'article 17 du précédent projet au sujet duquel le Conseil d'Etat a émis l'observation suivante : "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 ".

Article 24.

Tel qu'il est rédigé, cet article contient une contradiction. En effet "le conducteur qui circule du côté où les voyageurs montent ou descendent doit le faire à une allure réduite et s'il n'existe pas de refuge s'arrêter à moins ... ".

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 24.

Lorsqu'un véhicule sur rails est arrêté pour la montée ou la descente des voyageurs, le conducteur qui circule du côté où les voyageurs montent ou descendent doit :

a. s'il n'existe pas de refuge, s'arrêter à moins qu'il puisse laisser en longeant le véhicule sur rails un espace libre d'au moins deux mètres;

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

.../...

En tout cas, lorsqu'il circule, il doit le faire à une allure réduite.".

Article 30.

Il résulte des intentions du Gouvernement que les dispositions de l'article 30 et de l'article 29 doivent se cumuler dans les agglomérations.

L'article 30 traduirait mieux cette intention sous la forme suivante :

"Article 30.

Sans préjudice des limitations de vitesse prévues à l'article 29, la vitesse maximum est fixée comme suit dans les agglomérations : ... (texte du projet) ...".

Article 32.

Le 2° du 1 serait rédigé plus clairement comme suit :

"2° à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée et, le cas échéant, en dehors de celle-ci sur l'accotement de plain-pied. Dans ce dernier cas, s'il n'existe ni trottoir, ni accotement en saillie, le conducteur doit laisser à la disposition des piétons ... (texte du projet) ...".

.../...

Le 2 se présenterait sous la forme suivante :

"2. Sauf réglementation locale, les véhicules dont la longueur ... (texte du projet) ... ".

Article 34.

Le 1° paraît superflu. Il va de soi que si l'arrêt est interdit, à plus forte raison le stationnement le sera.

Le 3° ferait mieux ressortir que l'interdiction s'applique pendant les heures d'ouverture aussi bien des parcs que des écoles et des salles de spectacles, sous la forme suivante :

"3° Pendant les heures d'ouverture, devant les entrées et sorties des parcs publics, des écoles et des salles de spectacle.".

En ce qui concerne le 6°, le Conseil d'Etat reprend l'observation qu'il a faite au sujet du même texte dans le projet précédent :

"Sauf le cas de flagrant délit, l'application de cette disposition 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 11°, il faut dire : "une ou plusieurs voies ferrées en exploitation".

.../...

Article 38.

A l'occasion de l'examen des articles 37 et 38, le Conseil d'Etat rappelle l'observation qu'il a faite au sujet des articles correspondants (34 et 35) du précédent projet.

Le Gouvernement n'entend pas soustraire à l'application du règlement les conducteurs des véhicules visés à l'article 37. Les seules dérogations dont ils bénéficient sont établies par les articles 37, 38 et 66,2. Il serait utile de le rappeler.

\+

\+ \+

L'expression "planton militaire" a fait l'objet de la remarque suivante lors de l'examen du précédent projet : " ... 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 ? ".

Article 39.

L'article 49 du précédent projet tempérait l'interdiction formulée par l'article 39, alinéa 2, du présent projet. Il était possible d'obtenir une

.../...

dérogation à la règle, moyennant "l'autorisation spéciale et préalable de l'autorité compétente". Cette dérogation n'est plus possible dans le présent projet.

Article 42.

Le texte du 1, alinéa 1er, n'est pas clair. Il semble vouloir dire que les usagers doivent signaler la présence de leur personne sur la voie publique ainsi que celle de leur véhicule et de son chargement.

Or, par le mot "usagers", l'article veut désigner en fait ceux qui font partie d'une colonne militaire en marche, etc ... visés au d.

Le texte suivant est proposé :

"Dès que, entre la tombée et le lever du jour ou en raison des circonstances atmosphériques, il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m, la présence sur la voie publique des usagers, véhicules, chargements et bestiaux prévus ci-dessous doit être signalée de la façon suivante : ... ".

\+

\+ +

Tel qu'il est rédigé, le 1, a, impose l'éclairage des bicyclettes et des cyclomoteurs non montés (cf. articles 2, 10).

.../...

Telle n'est pas l'intention du Gouvernement. Dès lors, le a) devrait être rédigé comme suit :

"a. cycles, à l'exclusion des bicyclettes et des cyclomoteurs non montés, véhicules à moteur et remorques tirées par ces véhicules, selon l'équipement prévu;".

\+

\+ \+

Aux termes du 1, b, les bestiaux devront être signalés à l'avant par un feu blanc et à l'arrière par un feu rouge.

Telle n'est pas l'intention du Gouvernement. L'article 42, 1, b, devrait être remanié en conséquence.

\+

\+ \+

Il résulte de l'article 48, 8 et 9, que "les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme sont assimilées aux piétons", et que "les infirmes qui se transportent dans un véhicule mû par eux-mêmes ou tiré par un chien peuvent emprunter les trottoirs et les accotements en saillie. Dans ce cas, ils sont assimilés aux piétons".

.../....

Il résulte de l'article 42, 1, c, que les véhicules prévus ci-dessus ne doivent être éclairés que lorsqu'ils circulent sur la chaussée. Lorsqu'ils circulent sur les parties de la voie publique affectée à leur circulation (article 8), ils ne doivent pas être éclairés . Lorsqu'ils se bornent à traverser la chaussée, ils ne doivent pas être éclairés.

Le dernier alinéa de l'article 42, 1, c, ferait mieux ressortir cette dérogation à la règle formulée au début de ce littera, sous la forme suivante :

"Cette disposition n'est pas applicable aux voitures d'enfant, d'infirme, de malade, ni aux brouettes, lorsqu'elles traversent la chaussée ou circulent sur un accotement".

\+

\+ \+

Il résulte de la rédaction du 1, d, que les groupes qui ne circulent pas sous la conduite d'un moniteur ne doivent pas être signalés.

A l'alinéa 2 du 1, d, l'expression "si leur longueur le justifie" manque de précision. Qui appréciera cette longueur ? Les intéressés, les agents qualifiés ? Le juge chargé de statuer en matière d'infraction à cette disposition ne pourra le faire.

\+

\+ \+

.../...

L'article 42, 1, e, serait plus clairement rédigé comme suit :

"e) véhicules ou chargements dont la largeur est supérieure à 2 m 50 :
à l'avant et à l'arrière et de chaque côté, ainsi que, le cas échéant, aux saillies latérales extrêmes du véhicule ou de son chargement, par un feu d'encombrement.

Les feux visibles ... (texte du projet)...".

+
+ +

La rédaction proposée ci-après pour le 2 ferait mieux ressortir le caractère d'exception de cette disposition :

"2. Lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, l'utilisation des feux prévus au 1 n'est obligatoire que si l'éclairage public ne permet pas d'apercevoir distinctement le véhicule à une distance d'environ 100 m".

+
+ +

.../...

Au 3, il conviendrait de préciser que c'est le feu de stationnement qui se trouve du côté de l'axe de la voie qui doit être allumé, à moins qu'il n'entre dans les intentions du Gouvernement de permettre indifféremment l'usage de l'un ou l'autre de ces feux.

Article 43.

Le dernier alinéa du 2, b, devrait, pour être plus précis, être complété par l'expression : "quelle que soit la visibilité".

Il résulte de la rédaction du 3 que l'interdiction d'allumer les feux de route n'existe plus sur une voie où fonctionne un éclairage public dès que l'on se trouve en dehors d'une agglomération.

Il ne résulte pas du projet que les feux de brouillard doivent être au nombre de deux. Il conviendrait donc de rédiger comme suit le 4 :

"4. Les feux de brouillard peuvent être allumés en tout temps, en lieu et place des feux de croisement, s'ils répondent aux conditions imposées à ces derniers tant au point de vue de leur nombre que de (leur distance au-dessus du sol et de) l'éblouissement.".

.../...

Article 48.

L'article 20 ne permettant pas aux conducteurs qui croisent d'utiliser les accotements de plain-peid, il convient de supprimer le mot "croisement" au 2, alinéa 1er, dernière phrase.

D'autre part, il serait plus précis d'y remplacer l'expression "bord extérieur de l'accotement" par "le bord de l'accotement le plus éloigné de la chaussée (ou) l'axe de la voie.".

Aux 8 et 9, il convient de remplacer l'expression "sont assimilés aux piétons" par "sont soumis au régime des piétons".

Article 49.

L'expression "en vue de faire un trajet de conserve" est superflue, cette notion étant contenue dans le mot "convoi".

Article 50.

Il serait plus simple d'éviter la référence à l'article 29, 3, et de dire : "les véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 5 tonnes".

.../...

Article 53.

A défaut de dispositions dérogatoires, non prévues dans le projet, les participants à une course cycliste sont tenus de se conformer aux prescriptions de cet article et, particulièrement, leur sont applicables : l'obligation d'utiliser la piste cyclable si elle est praticable, l'interdiction de dépasser 40 km à l'heure sur celle-ci et l'interdiction de rouler à plus de deux de front.

Article 54.

Tel qu'il est rédigé, le 2 de cet article ne s'applique qu'aux convoyeurs. Si le Gouvernement entend le rendre applicable au conducteur, il devrait se présenter comme suit :

"2. Le conducteur et les convoyeurs doivent ...
(texte du projet) ... ".

Article 55.

Aux 1, 2 et 3, il est question de véhicules et d'animaux qui, pour haler les bateaux, "doivent se tenir à gauche de la voie empruntée".

Le mot "doivent" signifie qu'ils sont dans la nécessité, en raison même de leur tâche, de circuler sur la gauche de la voie pour ne pas bloquer

.../...

celle-ci par les liens qui les rattachent aux bateaux halés. Il serait plus clair de remplacer l'expression "doivent se tenir à gauche de la voie empruntée" par "sont dans la nécessité de circuler sur la gauche de la voie" ou "circulent sur la gauche de la voie".

Article 56.

L'expression "dans l'enceinte des ports maritimes et fluviaux" ne correspond pas à la réalité. Il conviendrait de faire disparaître le mot "l'enceinte".

L'article 205 du précédent projet prévoyait une disposition analogue à l'article 56 "pour des voies publiques comprises dans une zone à délimiter d'accord avec le Ministre des Travaux publics et avoisinant les ports maritimes et fluviaux". Le texte de cet article 205, tel qu'il avait été modifié par le Conseil d'Etat, était de nature à éviter toute discussion. Il se présentait comme suit :

"Dans les ports maritimes ou fluviaux, le conseil communal peut, moyennant l'autorisation du Ministre des Communications, déterminer une zone avoisinant le port, sur les voies publiques de laquelle il pourra, par voie de règlement, suspendre l'application des articles ... du présent règlement.".

.../...

Article 57.

Au 2, alinéa 1er, le contexte : "à deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre, c'est-à-dire essieux oscillants ou à deux essieux en tandem" n'est accessible qu'à des techniciens. Il serait utile d'expliciter ces notions.

Au 2, alinéa 3, il y a lieu de remplacer l'expression "véhicules affectés à des services d'autobus publics ou spéciaux" par "véhicules affectés à des services publics ou spéciaux d'autobus".

Article 61.

Au 1, dernier alinéa, l'expression technique: "plan longitudinal de symétrie du véhicule" n'est accessible qu'à des spécialistes et devrait être explicitée.

Article 62.

Cette disposition devrait commencer comme suit :

"Article 62.

Lorsqu'un véhicule est chargé de bois en grume ou d'une autre pièce de grande longueur ... ".

.../...

Article 64.

L'article 64, à l'opposé de l'article 91, 4, du précédent projet, ne prévoit pas pour la motocyclette avec side-car , l'interdiction de traîner une remorque.

Il semble résulter de la rédaction de l'article 65, alinéa 2, qu'il s'agisse-là d'un oubli.

S'il en était autrement, il conviendrait de prévoir au 2 de l'article 64 la largeur maximum de la remorque et de modifier en conséquence la rédaction de l'article 65, alinéa 2.

Article 66.

Il y a lieu de rédiger le 4 comme suit :

"Les dispositions du 3 sont applicables aux tricycles et quadricycles avec ou sans moteur, non pourvus de cabine de conduite. Toutefois, le conducteur peut permettre à une ou plusieurs personnes, selon les possibilités, et à condition de ne pas créer de risque d'accident, de prendre place sur la partie du véhicule destinée au transport de choses".

CHAPITRE III.

En conformité des définitions données à l'article 2 du projet, le titre de ce chapitre devrait être : "POIDS MAXIMUM AUTORISE".

.../...

Article 67.

La phrase liminaire de cet article devrait être rédigée comme suit :

"Article 67.

Les poids maximums autorisés sont fixés comme suit :

1. Par véhicule ou train de véhicules : ...(texte du projet)... ".

Le dernier alinéa du 1 serait mieux rédigé comme suit :

"Pour les véhicules à gazogène, à gaz comprimé et à accumulateurs électriques, les poids ci-dessus sont augmentés du poids du gazogène en ordre de marche, des réservoirs à gaz comprimé ou des accumulateurs, et des accessoires de ces appareils".

Au 2, a, alinéa 2, l'expression "le diamètre extérieur du bandage mesuré horizontalement" est obscure : un bandage a une épaisseur, non un diamètre. Cette expression ne signifie-t-elle pas "le diamètre de la roue pourvue de son bandage, mesuré horizontalement " ?

L'article 67, a, alinéa 2, serait à rédiger comme suit :

"Dans ces formules, D et L expriment, en mètres, respectivement le diamètre de la roue pourvue de son bandage, mesuré horizontalement, et la plus grande largeur du bandage mesurée à l'endroit de la roue le plus éloigné du sol".

.../...

Au 2, b, le contexte : "Ce poids est défini comme étant la charge totale transmise au sol par toutes les roues, dont le centre est compris dans un même plan vertical et transversal s'étendant sur toute la largeur du véhicule", ne peut être compris que par des spécialistes. Le Conseil d'Etat rappelle son observation préliminaire, dernier alinéa.

C'est le conducteur qui sera pénalement responsable de la circulation d'un véhicule qui ne répond pas à ces normes, alors qu'il n'aura pas la possibilité de les comprendre, ni de vérifier si elles sont respectées.

Les dispositions de ce chapitre amènent le Conseil d'Etat à renouveler l'observation qu'il a faite pour l'article 93 du précédent projet traitant de la même matière et formulée comme suit :

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

Article 69.

Cette disposition est superflue, chaque partie d'un train de véhicule étant un véhicule et, comme tel, soumis aux prescriptions des articles 57 à 68. Néanmoins, si le Gouvernement désire maintenir cet article, le mot "comportant" doit être remplacé par "composant" ou "formant".

.../...

Article 70.

En ce qui concerne le 2, il convient de remarquer que la loi de 1899 n'accorde au gouverneur que des pouvoirs bien déterminés en matière de roulage (cf. article 5 de cette loi). Seuls les conseils provinciaux peuvent, aux termes de cette loi, établir des règlements complémentaires.

Le pouvoir accordé en l'espèce au gouverneur n'a toutefois aucun caractère réglementaire. C'est un pouvoir de pure exécution, donné dans des cas particuliers, en conformité de l'article 124 de la loi provinciale qui charge le gouverneur de l'exécution dans la province de lois et règlements d'administration générale.

Article 71.

Il semble résulter du texte du 1 que l'attache principale des remorques doit être

.../...

rigide. S'il en est bien ainsi, la première phrase du 1 devrait se présenter sous la forme suivante :

"Article 71.-

1. Le dispositif reliant toute remorque au véhicule qui la tire doit comprendre une attache principale rigide et une attache secondaire.".

L'article 71 règle les modes d'attache des "remorques" telle que cette notion est définie à l'article 2, 14, savoir : "tout véhicule destiné à être tiré par un autre", et la signalisation de ces modes d'attache.

Le Gouvernement entend étendre les obligations prévues par le 2 et le 3 en la matière, à tous les véhicules remorqués, notamment aux véhicules en panne tirés par un autre véhicule, comme une dépanneuse.

Cette intention ressortirait plus clairement si l'on remplaçait, dans le 2, les mots "véhicule remorqué" par "remorque" et si l'on prévoyait un 4 qui serait ainsi rédigé :

"4) Les dispositions des 2 et 3 sont applicables aux véhicules remorqués".

.../...

Article 72.

Comparant la rédaction des articles 59 et 72, 1, le Conseil d'Etat constate qu'il sera parfois difficile, pour les intéressés, de savoir s'ils doivent solliciter les autorisations prévues par ces articles, du Ministre des Communications ou du gouverneur de la province.

Le texte ci-après proposé traduit plus clairement les intentions du Gouvernement en ce qui concerne le transport des objets indivisibles, mais ne résoud pas la difficulté signalée ci-dessus :

"Article 72.-

1. Le gouverneur de la province autorise, aux conditions fixées par lui, le transport des objets indivisibles dont le chargement excède les dimensions ou le poids autorisés par le présent règlement. Le cas échéant, il détermine les conditions de circulation des véhicules et remorques destinés au transport de ces objets et dont les dimensions (et le poids autorisé ?) excéderaient également les prescriptions du présent règlement.

L'autorisation est donnée par le gouverneur de la province où est situé le point de départ du véhicule chargé, ou par le gouverneur de la première province à traverser s'il s'agit d'un transport en provenance de l'étranger. Le gouverneur a délégation permanente pour délivrer les autorisations valables pour l'ensemble du parcours, après avis de ses collègues intéressés.".

.../...

Au 3, tel qu'il a été amendé en cours d'examen, il conviendrait de remplacer l'expression "des gestionnaires de la voie publique" par "les autorités qui ont la gestion de la voie publique".

Article 74.

En ce qui concerne le 2, d, le Conseil d'Etat, lors de l'examen de l'article 99, 2, 3°, du précédent projet, qui est identique à cette disposition, a observé 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 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.

Article 75.

Le 2 serait mieux rédigé comme suit :

"Les feux et catadioptres doivent être placés de manière qu'aucune partie du véhicule ou de son chargement n'en réduise l'efficacité.".

Article 76.

Le 1, b, est incomplet.

.../...

Les remorques ne sont pas soumises à l'immatriculation. Dès lors, lorsque le signe d'immatriculation est apposé sur la remorque, aux termes de l'article 76, il ne doit pas être éclairé.

De même, lorsque la remorque porte une reproduction de ce signe, celle-ci ne devrait pas être éclairée.

Telle n'est pas l'intention du Gouvernement. Il conviendrait de compléter le b de la manière suivante :

"b) Les véhicules et les remorques qui doivent être pourvus d'un signe (d'une marque) d'immatriculation ou de sa reproduction, doivent être équipés à l'arrière d'un dispositif d'éclairage du signe d'immatriculation ou de sa reproduction.".

Au 5, le texte néerlandais traduit mieux les intentions du Gouvernement. Ce paragraphe devrait être rédigé comme suit :

"5. Les véhicules affectés à un service public ou spécial d'autobus peuvent être munis de feux blancs destinés à éclairer les indications relatives à l'itinéraire ou à la destination.

Lorsque ces feux sont placés à l'arrière, ils ne peuvent émettre de rayons lumineux vers l'arrière du véhicule.".

.../...

Article 77.

Au 2, alinéa 1er, il convient d'omettre l'expression "au moins".

Article 79.

Le règlement ne prévoit pas, en ce qui concerne le feu-stop, l'obligation d'avoir plusieurs de ces feux.

Dès lors, le début de l'article 79 doit être rédigé comme suit : "Article 79.- 1. Le feu-stop, de couleur rouge ou orange, doit, sans être éblouissant ... (texte du projet) ... de 20 mètres. Si le feu-stop est rouge et s'il est groupé avec le feu rouge arrière ou incorporé à celui-ci, il doit avoir une intensité lumineuse sensiblement supérieure à celle de ce feu".

Au 3, l'expression "plan longitudinal de symétrie" est trop technique et doit être explicitée ou définie.

Article 80.

Le 2, alinéa 1er, est rédigé en termes trop techniques. Il sera inintelligible pour la plupart des usagers.

.../...

Article 87.

En ce qui concerne le 2, il résulte des déclarations des délégués du Gouvernement que l'épaisseur de 0,04 m exigée ne concerne que les bandages élastiques. De même, la largeur exigée des 2/3 du bandage à l'état neuf ne concerne non plus que les bandages élastiques.

D'autre part, les mots "de la circonférence" sont inexacts et n'éclairent pas davantage le texte. Il convient de les omettre.

Dès lors, cette disposition serait mieux rédigée comme suit :

"2. Est interdite la circulation des véhicules automobiles et des remorques tirées par ces véhicules lorsqu'ils sont munis de bandages rigides.

La circulation de ces véhicules est également interdite lorsqu'ils sont munis de bandages élastiques dont l'épaisseur a moins de 0,04 m ou dont la largeur, en un point quelconque, n'atteint pas plus des deux tiers de la largeur du bandage à l'état neuf.".

Article 88.

A la fin de l'alinéa 1er, les mots "à moins d'" devraient être remplacés par "sans".

.../...

Article 89.

L'interdiction de livrer à la clientèle les véhicules visés par cet article ne constitue plus une mesure de police. Elle porte atteinte à la liberté du commerce et, comme telle, excède les pouvoirs que la loi du 1er août 1899 a attribués au Roi.

D'autre part, le mot "clientèle" est imprécis. Le particulier, qui revendrait à un autre particulier un véhicule non conforme aux dispositions du titre II, pourrait le lui livrer.

Il semble qu'il suffise d'interdire la circulation de pareil véhicule pour atteindre le but poursuivi par cette disposition.

D'autre part, si l'on interdit la livraison de véhicules semblables, le système des dérogations prévu par les articles 59, 70,2°, et 72 devient sans objet puisque ces véhicules, ne pouvant être livrés, ne pourront jamais circuler sur la voie publique.

L'article 89 pourrait être rédigé comme suit :

"Article 89.-

Sous réserve des dérogations prévues au titre II du présent règlement (aux articles 59, 70,2°, et 72), aucun véhicule ne peut (être admis à) circuler sur la voie publique s'il n'est conforme aux dispositions du titre II du présent règlement.".

.../...

Article 90.

Il n'apparaîtra pas toujours d'une manière incontestable que la nature ou l'affectation d'un véhicule des forces armées, de la gendarmerie ou des services de police est inconciliable avec l'application des articles visés à l'article 90, qui réglementent les dimensions des véhicules, des chargements, le poids maximum autorisé, la composition, la longueur et la circulation des trains de véhicules, les feux-stop et les indicateurs de direction. Qui appréciera ce caractère des véhicules et de leur chargement ?

Il résulte des déclarations des délégués du Gouvernement qu'un règlement général interviendra à ce sujet. Il conviendrait d'annoncer ce règlement dans l'article 90.

\+

\+ \+

Il y a lieu de rendre plus précis l'article 90 en en rédigeant comme suit le début :

"Article 90.-

Les articles 57, 61, 67, 68, 70, 71.1 et 72, ainsi que l'article 76 en tant qu'il concerne le feu-stop et les feux indicateurs de direction, ne sont pas ... (suit le texte du projet)...".

Article 93.

Le Conseil d'Etat avait été appelé à

.../...

critiquer la classification des signaux utilisée par le précédent projet.

Le projet adopte en partie la classification empirique proposée par les conventions internationales spécifiées à l'observation générale n° III. Celle-ci n'est pas très différente de la classification du règlement actuel, ni de celle du précédent projet.

Les Chambres législatives ayant donné leur assentiment à ces conventions qui ont inspiré le système de classification adopté par le projet, le Conseil d'Etat renonce à rappeler ses précédentes observations.

Article 103.

Il résulte de cette disposition, alinéa 3, que les autorités légalement habilitées pourront établir de nouveaux signaux d'indication là où elles le jugeront bon.

Toutefois, ces signaux doivent être autorisés par le Ministre des Communications (article 120, dernier alinéa).

Il serait préférable de rédiger cet alinéa 3 comme suit :

"Sous réserve de l'autorisation prévue à l'article 120, d'autres signaux d'indication de forme carrée ou rectangulaire ... (texte du projet) ...".

.../...

Article 110.

Il conviendrait de préciser, dans cet article, que les marques qu'il concerne sont de couleur blanche.

Article 111.

Si la ligne jaune est continue, en vertu de l'article 34, 10°, il sera interdit de stationner sur la chaussée à cet endroit. Si la ligne est discontinue, cette interdiction n'existera pas.

Le titre III du projet déterminant la forme, la signification et les effets juridiques des signaux, il serait utile de rappeler à l'article 111 la disposition de l'article 34, 10°. L'usager, en effet, pourrait croire que les lignes jaunes, qu'elles soient continues ou discontinues, ne servent qu'à rendre plus apparents les endroits qu'elles couvrent.

Article 112.

A moins de prévoir à l'article 112 que les passages pour piétons doivent être délimités par deux lignes transversales, le conducteur ne pourra distinguer s'il se trouve devant une marque qui lui prescrit l'arrêt "pour se conformer à une disposition réglementaire" ou s'il se trouve en présence de marques indiquant un passage pour piétons.

.../...

Article 113.

A l'alinéa 3, il convient de remplacer l'expression "gestionnaire de la voie publique" par "autorité qui a la gestion de la voie publique".

Article 114.

La notion d'obstacle, prévue par l'article 114.1, peut prêter à discussion : si le cas d'un véhicule immobilisé sur la voie publique peut être considéré comme réglé par l'article 9, alinéa 2, ne peut-on prétendre que ce véhicule constitue un obstacle lorsque tout ou partie de son chargement tombe sur la voie publique ? L'article 9, alinéa 2, prescrivant que le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation, ne doit-on pas en déduire, dans l'hypothèse prévue, que l'obligation prescrite par l'article 9, 2, se cumule avec celles de l'article 114,1, et que, par conséquent, le chargement doit être signalé conformément à l'article 114,1. Il paraît cependant exagéré d'exiger qu'en prévision de pareil accident, les conducteurs se trouvent dans l'obligation de transporter le matériel prescrit aux fins de signalisation par l'article 114,1.

Reste néanmoins que la difficulté n'est pas résolue par le projet.

Au 1, b, le mot "transversales", qui qualifie le mot "extrémités", est plutôt de nature à rendre le texte moins compréhensible. Il y a lieu de l'omettre.

+

+ + .../...

En ce qui concerne le signal "d'évitement" prévu par le 2, b, alinéa 3, il serait préférable de le faire figurer aux annexes.

Il en est de même du signal "de détournement" prévu au 2, e, pareils signaux devant être d'un usage courant.

Article 115.

Il faut lire "annexes 1 à 4 du présent règlement" au lieu de "annexes 1 à 3 du présent règlement".

Article 116.

La rédaction ci-après du deuxième alinéa traduirait mieux les intentions du Gouvernement :

"Il en est de même pour les signaux d'interdiction et d'obligation lorsque les usagers sont tenus de s'y conformer entre la tombée et le lever du jour.".

Article 117.

L'article 117 se réfère par erreur au signal n° 9. Il convient de se référer aux signaux 1 A et 1 B.

.../...

Article 118.

Les cas expressément prévus par le règlement sont :

1° celui d'un véhicule immobilisé sur la voie publique (articles 9.2 et 96.2);

2° l'existence de chantiers ou d'obstacles sur la voie publique (articles 113 et 114).

Les autorités légalement habilitées sont : les conseils provinciaux et les conseils communaux (loi du 1er août 1899, article 1er). Lorsqu'à raison de l'urgence, le bourgmestre est appelé à prendre des mesures de police qui concernent la circulation (loi communale, article 94), il va de soi qu'il a également compétence pour faire placer les signaux correspondants. Il en est de même du gouverneur agissant en application de l'article 128 de la loi provinciale.

Reste que l'autorité par excellence, en cette matière, est la commune.

Le Conseil d'Etat rappelle partiellement l'observation qu'il avait faite à ce sujet lors de l'examen du précédent projet :

"Dès lors se pose la question de savoir quelle est l'autorité cpmpétente 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 des 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;

... ".

.../...

Il conviendrait de rendre plus précis l'article 118, en visant expressément les dispositions des articles 9.2, 96.2, 113 et 114 et en énumérant les autorités légalement habilitées.

L'article 118 pourrait être rédigé comme suit :

"Article 118.

Hormis les cas prévus aux articles 9.2, 96.2, 113 et 114 du présent règlement, la signalisation prévue par celui-ci ne peut être placée que par les conseils provinciaux, les conseils communaux, les gouverneurs et les bourgmestres dans les limites de leur compétence respective.".

Article 119.

L'article 198.2 du précédent projet, qui réglait la matière de l'article 119 du présent projet, était plus explicite et se présentait comme suit :

"2. Il est interdit d'établir sur la voie publique des panneaux publicitaires, enseignes ou autres dispositifs qui éblouissent les conducteurs, qui les induisent en erreur, représentent ou imitent, même partiellement, des signaux routiers, se confondent à distance avec des signaux ou nuisent de toute autre manière à l'efficacité des signaux réglementaires.".

.../...

Article 121.

L'article 121 serait mieux rédigé comme suit :

"Article 121.-

Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 1er février 1934 portant règlement général sur la police de roulage et de la circulation, modifié par les arrêtés des 17 septembre 1934, 31 janvier 1935, 1er mars 1935, 29 juin 1935, 12 novembre 1935, 17 janvier 1936, 25 mai 1936, 6 juin 1936, 29 septembre 1936, 28 janvier 1937, 28 janvier 1937, 3 décembre 1937, 18 janvier 1938, 14 mai 1938, 27 décembre 1938, 15 avril 1939, 10 juillet 1939, 4 septembre 1939, 30 janvier 1940, 27 février 1940, 12 février 1945, 8 mai 1945, 12 mars 1946, 27 juillet 1946, 3 septembre 1946, 18 octobre 1946, 3 janvier 1947, 16 octobre 1947, 11 février 1950, 24 avril 1951, 21 juin 1951, 15 octobre 1952 et 24 février 1953 ainsi que par l'article 27 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, sous réserve de la disposition transitoire de ce dernier arrêté telle qu'elle a été modifiée par l'article 1er de l'arrêté royal du 4 mars 1953 complétant cet arrêté;

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.".

Article 122.

Le Gouvernement sachant à quelle date, ou tout au moins vers quelle date le règlement sera publié, il serait plus expédient d'indiquer formellement les dates d'entrée en vigueur des "dispositions du projet". Il n'est pas souhaitable que les usagers doivent se livrer à un calcul pour la déterminer.

De kamer was samengesteld uit

de Heren : F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter,
J. COYETTE, raadsheren van State,
K. MEES, raadsheren van State,
F. VAN GOETHEM, bijzitters van de afdeling wetgeving,
J. LIMPENS, bijzitters van de afdeling wetgeving,
J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier.

La chambre était composée de

Messieurs: conseiller d'Etat, président,
conseillers d'Etat,
conseillers d'Etat,
assesseurs de la section de législation,
greffier adjoint, 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. Minister van Verkeerswezen.
expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

De 1954.

Le 1954.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.