Conclusion

ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 17 janvier 1958, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "complétant l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière", a donné le 16 avril 1958 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 17e januari 1958 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot aanvulling van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer", heeft de 16e april 1958 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES.

I.

L'arrêté royal du 8 avril 1954 s'applique à un très grand nombre de personnes.

Cet arrêté a déjà subi de nombreuses modifications en vertu des arrêtés royaux des 15 juin 1954, 31 décembre 1954, 13 juin 1956, 8 mai 1957, 18 octobre 1957 et 11 avril 1958.

Le présent projet - qui a d'ailleurs, au cours de son examen par le Conseil d'Etat, fait l'objet de divers amendements présentés par le Gouvernement les 6, 24 et 28 mars 1958 - n'apporte sans doute aux dispositions en vigueur que des modifications relativement secondaires. S'il touche aux règles de priorité de passage, il ne les modifie guère que dans leur présentation, ainsi qu'on le constatera en examinant l'article 4.

Cependant, ces modifications sont fort nombreuses.

Il serait d'un intérêt majeur que les intéressés puissent se référer à un texte unique et à jour, précisant leurs droits et obligations et comportant un tableau complet des signaux de circulation.

A cet effet, il est suggéré de procéder à une publication nouvelle, au Moniteur, de cet arrêté mis à jour.

.../...

Le Conseil d'Etat ne propose pas de procéder dès à présent à une coordination des dispositions de l'arrêté royal du 8 avril 1954 avec les modifications qu'il a déjà subies et avec celles que le présent projet y apportera, parce que les règles relatives à la police de la circulation semblent être une matière juridique susceptible d'évoluer encore dans un proche avenir.

II.

L'application des règles de priorité de passage telles qu'elles ont été établies par le Code actuellement en vigueur, rencontre de graves difficultés lorsque les voies publiques aboutissent à une "place publique", c'est-à-dire à une place qui, à cause de ses dimensions, ne peut être considérée comme un simple lieu de rencontre ou de croisement de différentes voies publiques.

Le Code de roulage actuel ignore "la place publique". Cette notion employée dans l'arrêté royal du 1er février 1934 ne figure plus dans l'arrêté royal du 8 avril 1954.

Cette omission a entraîné des divergences de jurisprudence quant au régime applicable à la place publique qui subsiste néanmoins en fait.

Si l'on considère la place publique comme un carrefour, c'est-à-dire comme "un lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques" (article 2, 4°), le conducteur qui traverse la place est censé suivre une chaussée idéale. Il devra, dès lors, se tenir "le plus près possible du bord droit" de celle-ci (article 12, 1°).

.../...

Cette fiction du conducteur suivant une chaussée idéale est impossible à réaliser lorsque le prétendu carrefour est fort étendu (par exemple la Grand'Place de Bruxelles) ou lorsque de multiples voies y aboutissent et ne se prolongent pas en ligne droite au delà du "carrefour".

Les règles de priorité de passage établies en fonction des caractéristiques des voies publiques sont dès lors également impossibles à appliquer à l'intérieur de ces places publiques, considérées comme carrefours. Une fois engagé dans la place publique, le conducteur ne pourrait, en effet, se rendre compte de la voie publique qu'il est censé suivre.

Si l'on considère la place publique comme une voie publique distincte de celles qui y aboutissent, on évite ces difficultés. Dans ce cas, il y aura un carrefour à chaque endroit où une voie publique débouche dans la place publique, et la circulation à l'intérieur de la place devrait se faire selon la règle de la priorité de droite.

Cette conception se heurte toutefois au prescrit de l'article 12, 1°. En effet, si la place publique est une simple voie publique, les conducteurs qui circulent à l'intérieur de la place doivent tenir l'extrême droite de la chaussée, c'est-à-dire qu'ils sont obligés de longer les trottoirs dans le sens giratoire. Ils ne pourraient donc traverser la place en diagonale.

\+

\+ \+

/

L'absence, dans le Code actuel, de la notion de "place publique" et les difficultés d'application des règles de priorité de passage qui en découlent, ont amené le Conseil d'Etat à prendre contact avec les délégués du Gouvernement. A la suite des échanges de vues qui ont eu lieu à ce sujet, le Gouvernement se propose d'insérer dans l'article 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 la disposition suivante :

"1 bis. L'expression "place publique reconnue" désigne tout espace étendu où convergent, dans les agglomérations, plusieurs voies publiques, et dans lesquelles, soit la circulation est prescrite en sens giratoire, soit la disposition des lieux est telle qu'à défaut de réglementation, la circulation se ferait normalement en tous sens.

La "place publique reconnue" est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent".

On remarque immédiatement que dans la version française de cette disposition, les mots "et dans lesquelles" sont le résultat d'une erreur matérielle. Il faut évidemment lire "dans lequel". Dans le texte néerlandais de plus, l'expression "erkende openbare plaats" devrait être remplacée par celle de "erkend openbaar plein". Le terme "plein" figurait déjà dans l'arrêté royal du 1er février 1934.

\+

\+ \+

La notion de la place publique, telle qu'elle est décrite ci-dessus, ne correspond pas au sens usuel de ce terme. Hors le cas où la circulation est organisée en sens giratoire, la place publique sera déterminée par une configuration des lieux telle qu'elle requiert normalement la circulation en tous sens. Encore que

l'application de ce critère puisse donner lieu à des difficultés, il ne paraît néanmoins pas possible , à défaut de signal propre qui indique la place publique reconnue, de désigner celle-ci avec plus de précision.

\+

\+ \+

Aux termes de l'amendement cité ci-dessus, la "place publique reconnue" est une voie distincte de celles qui y aboutissent. Cette disposition aurait pour effet de soumettre la circulation à l'intérieur de la place publique, à la règle de l'article 12, 1°, du Code, aux termes duquel "tout conducteur circulant sur la chaussée doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci". Or, pareille règle ne convient pas aux espaces envisagés dont la nature ou l'aménagement requièrent soit une circulation en tous sens, soit une circulation giratoire qui serre d'aussi près que possible le centre de l'espace. Il y a donc lieu de soustraire ces espaces au champ d'application de l'article 12, 1°.

N'étant pas soumis à l'article 12, 1°, les conducteurs circulant à l'intérieur des espaces envisagés seront tenus de respecter la règle générale de la priorité de droite prévue par l'article 15. Quant aux endroits où les voies publiques abordent ces espaces, ils constitueront autant de carrefours où les règles de priorité de passage prévues par l'article 16 seront applicables.

\+

\+ \+

.../...

Eu égard à l'observation relative à l'incidence que l'article 12, 1°, alinéa 1er, du règlement général aurait sur la circulation dans la "place publique reconnue", il y a lieu de modifier cette disposition comme suit :

"Sauf en ce qui concerne les places publiques reconnues, tout conducteur circulant sur la chaussée doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci".

\+

\+ \+

EXAMEN DU TEXTE.

Au préambule, le visa de la loi du 1er août 1899 doit être complété par celui de la loi du 20 décembre 1957 qui a remplacé l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 1er août 1899.

La loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, visée à l'alinéa 3 du préambule, sert de fondement à l'article 56 bis que le projet tend à insérer dans le Code de roulage. Il y a lieu de viser également l'article 1er de cette loi qui charge le Roi de désigner les véhicules automoteurs admis à circuler sur les autoroutes et de déterminer les aires de stationnement desservant les autoroutes ainsi que les voies qui y donnent accès.

Le texte suivant est proposé pour les "considérants" figurant au préambule :

.../...

"Considérant qu'en raison de la mise en vigueur de la loi du 12 juillet 1956 le règlement général doit être complété;

Considérant qu'il est en outre nécessaire de préciser et d'amender certaines dispositions du règlement général;".

\+

\+ \+

Compte tenu de l'amendement relatif à la "place publique reconnue", il y a lieu d'insérer dans le projet un nouvel article 1er libellé comme suit :

"Article 1er.-

Un numéro 1 bis, libellé comme suit, est inséré à l'article 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 :

"1 bis. L'expression "place publique reconnue" désigne "tout espace étendu où convergent, dans les agglomérations, plusieurs voies publiques et dans lequel soit la circulation ... (la suite comme au projet) ...".

Article 1er.

En vertu de l'article 7, 3°, du Code actuel, les injonctions des agents qualifiés prévalent sur la signalisation. Le projet prévoit que ces injonctions prévaudront sur toutes les dispositions du règlement.

.../...

Il se conçoit que les injonctions des agents précités doivent, dans des cas déterminés, prévaloir sur les règles de circulation prévues au titre 1er du règlement et sur les règles relatives à la signalisation routière figurant au titre III du même règlement. Mais il semble exorbitant de donner aux agents qualifiés le pouvoir de donner des injonctions contraires aux dispositions du titre II du règlement. Celles-ci concernent les dimensions des véhicules , leur chargement, leur poids, les trains de véhicules, les transports exceptionnels, le freinage et,enfin, les moyens d'éclairage et de signalisation des véhicules. Ce pouvoir accordé aux agents qualifiés se conçoit d'autant moins que les articles 57, 2°, 59, 61,1°, 70,2°, 72, 74,3°,et 88,figurant au titre II, habilitent le Ministre ou le gouverneur de la province à déroger aux dispositions envisagées.

Il convient dès lors de limiter le pouvoir accordé aux agents qualifiés de donner des injonctions contraires aux dispositions du règlement, aux seules règles de circulation et à celles relatives à la signalisation routière.

Compte tenu de cette observation, le texte suivant est proposé pour cet article :

"Article 1 bis.

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 7 du même arrêté :

.../...

1° Le numéro 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

"3° Les injonctions des agents qualifiés prévalent sur les règles de circulation et sur celles relatives à la signalisation routière figurant aux titres I et III du présent règlement. Le fonctionnement des signaux lumineux de circulation à un endroit déterminé y rend sans effet les signaux routiers relatifs aux priorités de passage repris à l'annexe 5".

2° L'article est complété par un numéro 4, rédigé comme suit :

"4° Les agents qualifiés et les militaires habilités, en vertu de l'article 38, à donner des indications en vue de faciliter la marche des colonnes des forces armées, peuvent, pour arrêter ... (texte du projet) ...".

Article 2.

Le texte du projet comporte deux dispositions distinctes concernant l'une l'immobilisation du véhicule sur la voie publique, par une cause accidentelle, l'autre l'encombrement de la voie publique par un chargement qui est tombé d'un véhicule. Afin de faire ressortir cette distinction, il y a lieu de scinder le texte en deux phrases.

.../...

L'obligation de prendre "les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation" est libellée en des termes trop vagues alors qu'il s'agit de dispositions pénales. Il conviendrait donc que le Gouvernement précise en quoi doivent consister ces mesures.

D'autre part, l'obligation de prendre les mesures de sécurité doit également être prévue dans le cas où le conducteur se trouverait dans l'impossibilité de ranger son véhicule sur le bord de la chaussée ou sur l'accotement de plain-pied.

Le texte suivant est proposé :

"Article 2.-

L'article 8, alinéa 2, du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

"Lorsqu'un véhicule est immobilisé par une cause accidentelle, le conducteur doit le ranger à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée ou, le cas échéant, sur l'accotement de plain-pied, sauf s'il s'agit d'un accident ayant provoqué des dommages corporels. Dans ce dernier cas, ou lorsqu'il est impossible de déplacer le véhicule , le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.

Lorsque tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit également prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.

Les mesures prévues aux alinéas précédents consistent ... (texte à compléter en vue de préciser les mesures que le conducteur doit prendre) ... ".

.../...

Article 3.

1°. L'article 12, 1, dont le projet remplace l'alinéa 5, devrait être remanié complètement de manière à faire ressortir clairement les cas où la circulation en files parallèles est autorisée.

Il est, d'autre part, superflu de prévoir que la circulation peut s'effectuer en files parallèles, lorsque les autorités de police ou de gendarmerie l'imposent. En effet, l'article 7, 3°, tel qu'il sera modifié par le projet, prévoit que les injonctions des agents qualifiés prévalent sur les règles de circulation et sur la signalisation routière.

2°. L'article 12, 2°, actuel oblige le conducteur à laisser à sa gauche "les bornes et autres dispositifs établis pour canaliser la circulation", à moins qu'une signalisation appropriée autorise le passage à gauche ou à droite.

Le projet établit des règles de circulation différentes selon que le dispositif établi pour canaliser la circulation est un simple refuge pour piétons ou qu'il est destiné à faciliter la montée et la descente des usagers des moyens de transport en commun. Le projet désigne ce dernier dispositif par le terme "embarcadère".

Or, le mot "refuge", dans son acception usuelle, signifie aussi bien le simple refuge pour piétons que "l'embarcadère".

.../...

Afin de ne pas restreindre le sens normal du terme "refuge", il est proposé de désigner l'embarcadère par "refuge servant d'embarcadère".

Compte tenu de ces observations et de celles qui ont été faites à l'observation générale n°II, le texte suivant est proposé pour l'article 3:

"Article 3.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 12 du même arrêté :

1° le numéro 1 est remplacé par les dispositions suivantes :

"Article 12,1. Sauf en ce qui concerne les places publiques reconnues, tout conducteur circulant sur la chaussée doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci.

Toutefois, la circulation peut s'effectuer en files parallèles :

a. sur la moitié droite de la chaussée lorsque celle-ci est à double sens de circulation et est divisée en quatre bandes de circulation au moins;

b. sur la chaussée à sens unique divisée en trois bandes de circulation au moins ;

c. sur la chaussée pourvue du signal 69 a;

d. lorsqu'elle est autorisée par les autorités de police ou de gendarmerie.

Lorsque la circulation s'effectue en files parallèles, le conducteur qui veut changer de file, ne peut empêcher ni entraver la marche normale des autres conducteurs.

.../...

L'obligation de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée n'est pas applicable aux conducteurs des véhicules chenillés des forces armées. Ceux-ci doivent garder une distance du bord droit de la chaussée, suffisante pour rendre aisées leur marche et leur manoeuvre ainsi que pour éviter les dégradations à la voie publique".

2° Le numéro 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

"2° a. Tout conducteur circulant sur la chaussée, doit laisser ... (texte du projet) ....

b. Sans préjudice des dispositions de l'article 12, 1, le passage peut se faire à droite ou à gauche des refuges établis sur la chaussée et servant d'embarcadères pour faciliter l'embarquement et le débarquement des usagers ... (texte du projet) ...

Dans l'un et dans l'autre cas, le conducteur doit s'écarter suffisamment des refuges et dispositifs prévus aux a et b ci-dessus pour éviter tout accident aux personnes qui s'y trouvent".

Article 4.

Le projet remanie les articles 15, 16 et 17 du Code, qui traitent des règles de priorité de passage.

.../...

Quant au fond,les règles ne sont guère modifiées. La notion de voie ferrée qui, au carrefour, "traverse la voie incidente de part en part dans le sens de la largeur",est toutefois supprimée. Les règles sont en outre énoncées en d'autres termes, qui ne font plus appel à la notion de "voie principale".

L'article 15 établit la règle de la priorité de droiteL'article 16,1, contient les dérogations à cette règle. Celles-ci résultent soit des caractéristiques réciproques des voies qui se rencontrent, soit des signaux dont elles sont pourvues à l'approche du carrefour. Enfin, l'article 16,2, prévoit que le signal n° 106 rétablit la règle de la priorité de droite au carrefour où normalement les caractéristiques réciproques des voies devraient exclure l'application de cette règle.

L'article 16 ne prévoit plus "que, en cas de concours de deux voies principales, la règle de priorité de droite est d'application" (article 16,3,du Code actuel). La notion de voie principale étant supprimée, la règle de la priorité de droite s'applique,en effet, d'une manière générale à l'exception des cas prévus par l'article 16,1.

Le nouvel article 16,1d et 2 fait, en outre, ressortir plus clairement que la priorité de passage résultant des caractéristiques des voies publiques peut être renversée par un règlement local. Les autorités provinciales et communales habilitées à établir des règlements complémentaires au règlement général peuvent, en effet, si les circonstances locales l'exigent, renverser la priorité de passage résultant

.../...

des caractéristiques des voies, ou instaurer la règle de la priorité de droite à un carrefour où une priorité de passage existe, en raison des caractéristiques des voies publiques qui se rencontrent.

\+

\+ \+

Les intitulés précédant les articles 15 et 16 sont superflus.Ils peuvent être omis sans inconvénient. Peuvent également être supprimés les mots : "cas résultant des caractéristiques des voies" précédant les a , b et c de l'article 16, 1°, et les mots : "cas résultant de la signalisation" mis en tête du d du même article 16,1°.

Afin de rendre les règles plus claires, il serait utile d'indiquer l'endroit où la priorité de passage à un carrefour et l'obligation corrélative de céder le passage se déterminent. Suivant la jurisprudence de la Cour de cassation, les caractéristiques des voies créant la priorité de passage et l'obligation de céder le passage s'apprécient à l'endroit des voies publiques, situé immédiatement en deçà du carrefour (Cass. 12 mars 1956, Pas. I, 739; 17 septembre 1956, Pas. 1957, I, 3). Ainsi, le conducteur abordant un carrefour bénéficiera de la priorité de passage si, à l'endroit situé i médiatement en deçà du carrefour, la voie publique suivie est pourvue d'une voie ferrée même si celle-ci est désaffectée.

\+

\+ \+

.../...

Le nouvel article 17, obligeant le conducteur à céder le passage en cas de manoeuvre, précise que "remettre en mouvement son véhicule" est une manoeuvre au sens de l'article. Il en résulte que le conducteur qui arrête son véhicule, quelle que soit la durée ou la raison de cette immobilisation, doit, lorsqu'il se remet en mouvement, céder le passage aux autres conducteurs.

Cette précision met fin aux contestations qui ont surgi à l'occasion de l'application de l'article 17 actuel, aux termes duquel le conducteur "qui se remet en marche après un arrêt" doit céder le passage aux autres conducteurs. Le terme "arrêt" pouvait, en effet, être interprété de deux manières. Ou bien il signifiait, suivant la définition donnée par l'article 2-20° du Code, l'immobilisation du véhicule pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses, ou bien il désignait, suivant le sens usuel du terme, l'immobilisation du véhicule, quelle que soit la durée ou quel que soit le motif de celle-ci. C'est la dernière interprétation qui a été admise par la Cour de cassation. Selon sa jurisprudence, l'arrêt du véhicule qui est visé par l'article 17 et qui entraîne pour le conducteur qui se remet en mouvement, l'obligation de céder le passage, s'applique à toute immobilisation (Cass., 23 janvier 1956, Pas. I, 515; 6 février 1956, Pas. I, 588; 27 février 1956, Pas. I, 666; 5 mars 1956, Pas. I, 697, 700 et 701; 23 avril 1956, Pas. I, 885; 25 juin 1956, Pas. I, 1188; 1er octobre 1956, Pas. 1957, I, 69; 27 février 1957, Pas.I, 771 - arrêt rendu par les Chambres réunies en vertu de l'article 1er de la loi du 7 juillet 1865).

.../...

Le projet consacre cette jurisprudence en remplaçant les mots "se remet en marche après un arrêt" par "remettre son véhicule en mouvement". A cet égard, le Conseil d'Etat attire l'attention sur les conséquences graves que l'application de la règle peut entraîner. Le conducteur qui marque le moindre arrêt au carrefour afin de se rendre compte de la nature de la voie abordée, perd la priorité de passage dont il aurait normalement bénéficié à ce carrefour. La prudence dont il a fait preuve, a pour conséquence de renverser la priorité de passage en faveur du conducteur qui traverse le carrefour sans se soucier des règles de priorité de passage au carrefour envisagé.

Cette remarque est de nature à justifier une exception à l'obligation de céder le passage que le projet impose à tout conducteur qui se remet en mouvement.

La disposition gagnerait d'autre part en clarté si elle précisait les termes : "remettre son véhicule en mouvement". Le texte proposé ci-après tient compte de ces observations.

\+

\+ \+

Enfin, le projet insère dans le règlement général un nouvel article 17bis qui reprend la disposition de l'article 16-4° du Code actuel. Cette disposition prévoit que le conducteur tenu de céder

.../...

le passage ne peut poursuivre sa marche que s'il peut le faire sans risque d'accident, eu égard à la position, l'éloignement et la vitesse des autres conducteurs. Le projet précise que l'obligation de céder le passage envisagée est celle qui est prévue par les articles 15, 16 ou 17. Cette précision fait ressortir le caractère superflu des mots : "lorsque cette manoeuvre est de nature à empêcher ou à entraver leur marche normale", figurant à la fin de l'article 17. En effet, l'obligation de céder le passage prévue à l'article 17 n'est pas différente de celle envisagée par l'article 17bis. Cet article détermine d'une manière générale la portée de l'obligation. Il est, dès lors, superflu de répéter celle-ci en d'autres termes, à l'occasion d'un cas spécial - l'exécution d'une manoeuvre - où l'obligation de céder le passage est prévue.

Compte tenu des observations qui précèdent, le texte suivant est proposé pour l'article 4 du projet :

"Article 4.-

Les articles 15, 16 modifié par l'arrêté royal du 15 juin 1954, et 17 du même arrêté, sont remplacés par les dispositions suivantes :

"Article 15. Tout conducteur est tenu de céder le passage à celui qui vient à sa droite.

Article 16.

1° Néanmoins, le conducteur qui aborde une voie publique doit céder le passage à tout conducteur circulant sur cette voie, dans les cas suivants :

.../...

a) lorsqu'il débouche d'une voie publique à chaussée unique sans voie ferrée, sur une voie comprenant une voie ferrée au moins ou plusieurs chaussées;

b) lorsqu'il débouche d'un chemin de terre ou d'un sentier sur une voie pourvue d'une chaussée;

c) lorsqu'il débouche d'un raccordement transversal d'une voie publique à plusieurs chaussées, pour autant que ce raccordement ne soit pas emprunté par une voie ferrée.

La priorité de passage et l'obligation de céder le passage résultant des dispositions prévues aux a, b et c, ci-dessus, se déterminent à l'endroit où les voies publiques aboutissent au carrefour;

d) lorsqu'il débouche d'une voie publique pourvue d'un signal n° 101a, (101b), 101c, 102a ou (102b), quelles que soient les caractéristiques des voies au carrefour.

N.B. La mention des signaux 101b et 102b est faite sous réserve de l'observation faite à l'article 44 du projet.

2° Lorsque le conducteur débouche d'une voie pourvue du signal n° 106, il est tenu d'appliquer la règle de la priorité de droite quelles que soient les caractéristiques des voies publiques au carrefour.

.../...

Article 17. Tout conducteur qui veut exécuter une manoeuvre, telle que sortir d'une file de véhicules, traverser la chaussée, déboucher d'un immeuble bâti ou non, remettre son véhicule en mouvement quelle que soit la durée ou quel que soit le motif de l'immobilisation, doit céder le passage aux autres conducteurs.

Toutefois, le conducteur qui marque un temps d'arrêt afin d'observer la voie au carrefour, garde la priorité de passage dont il est bénéficiaire.

Article 17bis. Le conducteur tenu de céder ... (texte du Gouvernement)...".

Article 5.

La disposition liminaire doit être libellée comme suit :

"L'article 22-2-b du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :...".

Cette remarque de forme vaut également pour les dispositions liminaires des articles suivants. Elle ne sera répétée que dans le cas où ces articles appellent encore d'autres observations.

Article 6.

Eu égard à l'observation faite à l'article 3 du projet, il y a lieu de libeller cet article comme suit :

"Article 6.-

A l'article 24-2-a et b du même arrêté, le mot "refuge" est remplacé par : "refuge servant d'embarcadère".

.../...

Article 7.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 7.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 25 du même arrêté :

1° au numéro 1 les mots ... (texte du projet)...;

2° le numéro 2 est remplacé par les dispositions suivantes ... (texte du projet) ...;

3° le numéro 4 est remplacé par les dispositions suivantes ... (texte du projet) ..."

Article 7 bis.

Pas d'observations.

Article 8.

Le nouvel article 29, 2, augmente le maximum de la vitesse autorisée des véhicules affectés à des services d'autobus et d'autocars, de 70 à 75 km, et ne prévoit plus la possibilité, pour le Ministre, de déroger à la règle.

Il est proposé :

"Article 8.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 29 du même arrêté :

1° le numéro 2 est remplacé par les dispositions suivantes ... (texte du projet) ...;

2° au numéro 3, alinéas 1er et 2, les mots "annexe 5" sont remplacés par les mots "annexe 6".

.../...

Article 9.

Au lieu de "véhicules de lutte contre l'incendie" il est proposé de dire : "véhicules destinés à combattre l'incendie".

Article 10.

Il est proposé :

"Article 10.-

L'article 32 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

"Article 32. 1. Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être rangé :

1° à droite ... (texte du projet) ...;

2° en une seule file, 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 ... (texte du projet)...

2. Sauf réglementation ... (texte du projet) ... ".

Article 11.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

.../...

"Article 11.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 33 du même arrêté :

1° les mots : "L'arrêt des véhicules est interdit" sont remplacés par "Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt";

2° le 5° est remplacé par la disposition suivante : "5° à moins de huit mètres ... (texte du projet)...".

Article 12.

Au 6° du nouvel article 34, le projet interdit le stationnement à moins de un mètre, tant devant que derrière un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement ainsi que lorsque le véhicule en stationnement rendrait impossible le dégagement d'un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement.

A cet égard, le Conseil d'Etat reprend l'observation faite dans l'avis donné au sujet du Code de roulage actuel (L.4188/2): "Sauf le cas de flagrant délit, l'application de la disposition visée 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".

La nouvelle disposition insérée dans le n° 6 devrait faire l'objet d'un n° 6bis.

.../...

Ce que le Gouvernement veut interdire, c'est non seulement de mettre un véhicule en stationnement de telle manière que le dégagement d'un autre véhicule déjà à l'arrêt ou en stationnement soit rendu impossible, mais aussi de mettre un véhicule en stationnement de telle manière que l'accès à un autre véhicule déjà à l'arrêt ou en stationnement soit rendu impossible. Il y a lieu d'adopter une rédaction du texte qui tienne compte de cette double intention.

L'article soulève encore des observations de forme qui ressortent suffisamment du texte proposé ci-après :

"Article 12.-

L'article 34 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

"Article 34. 1. Il est interdit ... (texte du projet)...

Il est interdit d'y exposer ... (texte du projet) ...

2. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement :

1° aux endroits prévus à l'article 33;

2° ... (texte du projet) ...;

3° ... (texte du projet) ...;

4° devant les entrées carrossables des immeubles publics ou privés, à l'exception des véhicules dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement à ces entrées;

.../...

5° ... (texte du projet) ...;

6° à moins de un mètre, tant devant que derrière un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement;

6°bis lorsque sa position ferait obstacle à l'accès à un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou au dégagement de ce véhicule;

7°, 8°, 9°, 10°, 11° et 12° ... (texte du projet, tel qu'il a été amendé en ce qui concerne le numéro 9°)...;

13° sur les voies publiques lorsque le passage des véhicules sur rails en serait entravé;

14° ... (texte du projet) ..."

Article 14.

Il est proposé :

"Article 14.-

L'article 37, alinéa 1er, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Dès que l'approche d'une ambulance, d'un véhicule des services de police ou de gendarmerie, d'un véhicule destiné à combattre l'incendie, d'un véhicule du corps de sécurité civile ou d'une centrale de sauvetage de bassin minier est signalée par un avertisseur spécial, les conducteurs doivent immédiatement se ranger et s'arrêter".

.../...

Article 16.

En remplaçant les mots "luttes de vitesse" par "épreuves sportives, notamment des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse", le projet semble admettre implicitement les simples luttes de vitesse entre deux conducteurs qui, à défaut d'être organisées, ne sont pas à considérer comme des épreuves sportives. Or, telle n'est certainement pas l'intention du Gouvernement.

Il est, dès lors, proposé :

"Article 16.-

L'article 39 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

Article 39. Sauf autorisation spéciale de l'autorité, il est interdit de se livrer, sur la voie publique, à des luttes de vitesse ainsi qu'à des épreuves sportives, notamment des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse".

Article 17.

En prévoyant que le gouverneur de province doit, lorsqu'il prend un arrêté relatif aux barrières de dégel concernant les autoroutes, se conformer à l'avis du Ministre, le projet perd de vue que le gouverneur fait partie de la hiérarchie et qu'il appartient au Ministre de lui donner les instructions qu'il juge opportunes dans la forme que les circonstances justifient.

.../...

La disposition est, en outre, superflue. Il va, en effet, de soi que le gouverneur de province est tenu de respecter les instructions ministérielles.

Article 18 (amendé).

Le projet complète le numéro 2 de l'article 42 du Code par une disposition obligeant le conducteur de certains véhicules, que le projet détermine, d'indiquer par le signal n° 14, la présence de leur véhicule immobilisé sur la chaussée.

A première vue, cette disposition ne semble pas à sa place parmi les articles qui, aux termes du sous-titre qui les précède, concernent "l'emploi des feux".

Toutefois, comme l'emploi du signal n° 14 est rendu obligatoire à la suite de la défectuosité des moyens d'éclairage, l'insertion de la disposition dans l'article 42 se justifie.

La disposition devrait cependant être rédigée d'une autre façon. L'immobilisation du véhicule n'est pas nécessairement causée par la défectuosité des moyens d'éclairage ou de signalisation. La cause de l'immobilisation est ici sans importance. Ce qu'il faut dire, c'est qu'un véhicule immobilisé dont les moyens d'éclairage ou de signalisation ne fonctionnent pas, doit être indiqué par le signal n° 14.

La description du signal n° 14 et le mode de placement de celui-ci trouveraient mieux leur place à l'article 96.

.../...

Suite à ces observations, le texte suivant est proposé :

"Article 18.-

L'article 42 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 31 décembre 1954, est remplacé par les dispositions suivantes :

"Article 42. 1. ... (texte du Gouvernement) ...

2. Lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement ... (texte du Gouvernement) ...

Si, dans le cas précité, les dispositifs d'éclairage ou de signalisation ne fonctionnent pas, le conducteur d'un véhicule dont le poids maximum dépasse 3.500 kg ou d'un véhicule affecté à un service d'autocar ou d'autobus, est tenu d'indiquer son véhicule immobilisé sur la chaussée, par le signal n° 14 prévu à l'article 96.

3. Les feux de position ... (texte du Gouvernement) ..."

Article 19.

La disposition liminaire de l'article 19 doit être rédigée comme suit :

"Article 19.-

L'article 48, numéros 5, 6 et 7, du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes:..."

.../...

Le nouveau numéro 6 de l'article 48 serait mieux rédigé comme suit :

"6° Aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation :

a) s'il n'existe pas de passage pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager ... (texte du projet) ...;

b) s'il existe un passage pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager ... (texte du projet)...".

Le dernier alinéa (amendé) du nouvel article 48, 7°, concerne les marques transversales établies sur la chaussée en vue d'y délimiter les passages pour piétons. Cette disposition trouverait mieux sa place à l'article 112 du Code, qui traite spécialement des marques transversales. Dans le Code actuel, les marques sur le sol délimitant les passages pour piétons sont d'ailleurs prévues à l'article 112.

D'autre part, il faut remplacer les mots "lignes de couleur jaune" par "bandes de couleur jaune".

Article 20.

Pas d'observation.

.../...

Article 21.

Cet article insère un nouveau chapitre, comportant un seul article, dans le Code de roulage. Ce nouvel article 56bis, pris en exécution de la loi du 12 juillet 1956, déterminera les règles qui, outre celles prévues par le Code pour la circulation sur les voies publiques, seront spécialement applicables aux autoroutes.

Au numéro 1, a, il y a lieu de désigner le Ministre compétent par les termes employés dans la loi du 12 juillet 1956 : "Le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions". Cette remarque vaut également pour le numéro 5, a et b, du même article.

Aux"bandages pneumatiques" il faut ajouter "ou semi-pneumatiques", c'est-à-dire sans chambre à air. Ces bandages sont expressément prévus à l'article 87-1, dont le texte est remplacé par l'article 37 du projet actuel.

Au numéro 2, alinéa 1er, le projet prévoit, par erreur, que les sorties de l'autoroute sont indiquées par le signal n° 22. Il faut lire cet alinéa comme suit :

"2. Les véhicules admis à la circulation sur les autoroutes ne peuvent y avoir accès ou en sortir qu'aux endroits spécialement aménagés à cet effet. Les accès sont indiqués par le signal n° 22".

.../...

Le texte suivant du n° 2 concerne les autoroutes mises en service, mais non complètement aménagées. A cet égard, le projet n'est pas conforme à la loi. Celle-ci prévoit que l'accès et la traversée des autoroutes durant la période de l'aménagement ne peuvent s'effectuer que "dans les conditions déterminées par le Roi et aux endroits désignés par le Ministre". Or, le projet prévoit au contraire que l'accès, la sortie et la traversée peuvent se faire par n'importe quelle voie publique, sauf si une signalisation l'interdit. Il ne prévoit pas que les endroits où l'accès ou la traversée est autorisée, doivent être désignés par le Ministre.

Pour rendre le texte conforme à la loi, il est proposé de le libeller comme suit :

"Lorsqu'une autoroute est mise en service sans être complètement aménagée :

a) les véhicules admis à circuler sur les autoroutes peuvent y avoir accès ou en sortir par les voies publiques désignées par arrêté pris par le Ministre ayant les travaux publics dans ses attributions;

b) tout usager peut traverser l'autoroute en empruntant une voie publique ordinaire qui se prolonge de part en part de l'autoroute et qui est désignée par arrêté pris par le Ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

Les autres voies publiques aboutissant à l'autoroute et qui ne sont pas désignées par le Ministre comme voies d'accès ou de traversée, sont pourvues des signaux nécessaires".

.../...

Au numéro 3 il faut lire : "raccordements transversaux reliant les chaussées".

Au numéro 5 le mot "similaires" doit être omis.

Le projet porte que les épreuves sportives, notamment les courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse, ne peuvent se dérouler sur les autoroutes "que moyennant autorisation du Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions et aux conditions qu'il détermine". Suivant cette disposition, le Ministre pourra non seulement délivrer les autorisations d'organiser ces épreuves mais il pourra aussi, tout au moins dans chaque cas, déterminer les conditions auxquelles ces épreuves pourront se dérouler. Par cette disposition le Ministre se voit donc conférer par le Roi le pouvoir de fixer ces conditions, alors que l'article 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes attribue au Roi le pouvoir d'arrêter les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les autoroutes ainsi que la conservation de celles-ci et que l'alinéa 2 du même article précise :
"Il (le Roi) détermine notamment les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves sportives".
La question se pose de savoir si cette délégation peut être admise.

Bien que la loi du 12 juillet 1956 n'attribue formellement qu'au Roi le pouvoir réglementaire, on peut admettre que cette loi n'interdit pas au titulaire du pouvoir exécutif de conférer au Ministre dans une mesure limitée le pouvoir de prendre des règlements d'exécution, dans le cadre que le Roi a lui-même tracé.

.../...

De telles délégations limitées sont de pratique fréquente et on peut difficilement les éviter dans le domaine spécial qui nous occupe.

Aussi bien, à la différence de la loi du 1er août 1899, la loi du 12 juillet 1956 ne prévoit-elle pas que les conseils provinciaux et les conseils communaux pourront prendre des règlements complémentaires des règlements généraux. Loin d'autoriser cette intervention, elle interdit à ces conseils de prendre des règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation sur les autoroutes, cela dans le but évident de faire dépendre cette police exclusivement du pouvoir central. La loi de 1956 diffère ainsi considérablement dans son esprit et dans son économie de la loi de 1899, au sujet de laquelle le Conseil d'Etat a pu observer dans l'avis L. 3119/2 : "Dans l'état actuel de la législation, le Roi ne peut donc conférer au Ministre que des pouvoirs de pure exécution, tel le pouvoir de prendre des mesures individuelles".
On trouve d'ailleurs dans les travaux préparatoires de la loi de 1899, ainsi que le Conseil d'Etat l'a rappelé dans le même avis, des éléments excluant nettement la compétence réglementaire des Ministres, alors que semblable exclusion ne peut être déduite de l'ensemble des travaux préparatoires de la loi de 1956. Cette dernière loi fait, au surplus, en plusieurs de ses dispositions, appel à l'intervention du Ministre pour prendre des mesures qui, sans être qualifiées de réglementaires, imposent néanmoins des obligations aux usagers de l'autoroute (article 2) ou exonèrent différentes personnes des interdictions générales édictées par la loi (articles 4 et 10). Eu égard à l'ensemble de ces

.../...

éléments, il est raisonnable d'admettre que toute délégation par le Roi au Ministre du pouvoir réglementaire dans la matière de la police de la circulation sur les autoroutes n'est pas légalement interdite, pourvu cependant que, conformément à la théorie générale sur les délégations, elle soit limitée à des points de détail et ne soit pas contraire aux dispositions de la loi elle-même.

A cet égard précisément la disposition de l'article 21-5 du projet n'est pas à l'abri de toute critique. Car l'article 3, alinéa 2, de la loi charge formellement le Roi de déterminer les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves sportives. Il convient donc que le Roi lui-même détermine les conditions générales auxquelles sont subordonnées ces épreuves, quitte à laisser au Ministre une certaine latitude pour adapter les conditions aux caractères particuliers des différentes épreuves sportives et aux circonstances propres à chaque cas.

Conformément à ce qui vient d'être exposé, l'article 21-5 devrait donc se terminer par la formule suivante : "que moyennant l'autorisation donnée par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions, conformément aux conditions générales fixées par arrêté royal".

.../...

Au numéro 6, le pouvoir accordé au Ministre ou à son délégué de prendre toutes mesures provisoires pour régler la circulation en un point déterminé est justifié par la considération que "le moindre retard dans la décision pourrait entraîner des dangers pour les usagers". Dans le cas de péril en la demeure, non seulement le Ministre ou son délégué, mais tout agent est habilité à prendre les mesures provisoires qui s'imposent.

Si le texte ne veut affirmer que cette faculté limitée au cas de péril en la demeure, il est superflu.

Article 22.

Cet article serait plus clairement rédigé comme suit :

"Article 22.-

A l'article 57, 2°, du même arrêté, les mots "Véhicule articulé - 14 mètres" sont remplacés par les mots "Véhicule articulé - 15 mètres".

Article 23.

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

"Article 23.-

L'article 58, numéro 1, du même arrêté est complété par la disposition suivante : ..."

.../...

Le mot "figurines" peut être omis.

Le texte serait mieux rédigé comme suit :

"Aucun véhicule ... ne peut être garni à l'extérieur d'ornements..."

Article 23bis.

La phrase liminaire est à lire comme suit :

"Article 23bis.-
L'article 66, numéro 1, est remplacé par les dispositions suivantes : ..."

Article 24.

La disposition liminaire serait mieux rédigée comme suit :

"Article 24.-
L'article 66, numéro 3, est complété par la disposition suivante qui en formera le second alinéa : ..."

Article 25.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 25.-
Les modifications suivantes sont apportées à l'article 67 du même arrêté :

1° le membre de phrase introductive et le numéro 1, alinéa 1er, sont remplacés par les dispositions suivantes : ...;

2° le numéro 4 est remplacé par les dispositions suivantes : ..." .

Article 26.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 26.

Dans l'article 68, alinéa 1er, du même arrêté, les mots "5 tonnes" et "annexe 5" sont remplacés respectivement par les mots "3.500 kg" et "annexe 6".

Articles 27 et 28.

L'observation faite à l'article 17 du projet, relative à l'avis donné par le Ministre au gouverneur de province, vaut également pour ces deux articles qui, dès lors, peuvent être supprimés.

Article 29.

L'article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 29.-

Dans l'article 73 du même arrêté, les mots "En cas de contravention aux dispositions de l'article 67" sont remplacés par "En cas de contravention aux dispositions des articles 61, 62 et 67".

.../...

Article 30.(amendé)

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 30.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 75 du même arrêté :

1. le numéro 2 est complété par la disposition suivante : "Ils doivent ... (texte du projet)...";

2. le numéro 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

"3. Un véhicule ne peut être muni de plus de deux feux de même espèce ni, à l'arrière, de plus de deux catadioptres rouges.

Cette prescription ne s'applique pas aux feux d'encombrement, aux indicateurs de direction et aux feux et catadioptres prévus à l'article 42, 1, g, et destinés à signaler les chargements.

Peuvent être considérés comme ne constituant qu'un seul feu, deux feux de même espèce dont ... (texte du projet) ... ".

.../...

Article 31.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 31.

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 76 du même arrêté :

1° le numéro 5 est complété par les mots : ... (texte du projet);

2° le numéro 7 est remplacé par la disposition suivante :

"7° Les ambulances, les véhicules des services de police ou de gendarmerie, les véhicules destinés à combattre l'incendie, les véhicules du corps de sécurité civile ou d'une centrale de sauvetage de bassin minier, peuvent être munis à l'avant d'un feu jaune-orange clignotant".

Article 32.

Le Code actuel ne prévoit pas les "véhicules spéciaux". Le projet vise en fait les véhicules construits ou aménagés à des fins spéciales prévues par l'article 59 du Code.

Dès lors, l'article devrait être rédigé comme suit :

"Article 32.

L'article 78, 2, alinéa 3, du même arrêté est complété par la disposition suivante :

.../...

"Toutefois, cette hauteur peut être portée à 1,45 m, s'il s'agit des véhicules construits ou aménagés à des fins spéciales, prévues par l'article 59".

Article 35.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 35.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 83 du même arrêté :

1° le numéro 1 est complété par la disposition suivante : "L'appareil ... (texte du projet)...";

2° le numéro 3 est remplacé par la disposition suivante :

"3° Les ambulances, les véhicules des services de police ou de gendarmerie, les véhicules destinés à combattre l'incendie, les véhicules du corps de sécurité civile ou d'une centrale de sauvetage de bassin minier peuvent, outre les avertisseurs prévus au 1°, être munis d'un avertisseur spécial".

Article 36.

Le dernier alinéa de l'article interdit dans les agglomérations de procéder "au point fixe" à des accélérations répétées du moteur.

.../...

Suivant les renseignements obtenus, les mots "au point fixe" signifient que le moteur tourne librement sans être accouplé aux organes de transmission, le véhicule étant à l'arrêt ou en mouvement.

Il est à craindre que la plupart des conducteurs comprennent ces mots dans le sens d'un moteur qui tourne, le véhicule étant à l'arrêt. Le texte néerlandais exprime d'ailleurs cette idée. Il est, dès lors, préférable de remplacer ces mots par l'expression "au point mort" (Dictionnaire de l'Académie française, tome II, p. 366, col. 3). Celle-ci répond à l'intention du Gouvernement et est d'un usage plus courant.

Article 37...

Le nouvel article 87, 1, comprend en fait trois dispositions distinctes. Il est proposé de les libeller comme suit :

"Article 87.

1. Les bandages des roues doivent présenter une surface de roulement sans creux ni saillie susceptibles de dégrader la voie publique .

Lorsque la vitesse du véhicule à vide sur une route en palier peut dépasser 20 kilomètres à l'heure, les bandages pneumatiques ou semi-pneumatiques doivent présenter une bande de roulement dont le dessin est apparent.

Les bandages peuvent être munis par temps de neige ou de verglas de chaînes anti-dérapantes".

.../...

Articles 38 et 39.

Il y a lieu de remplacer "termes" par "mots".

Article 40.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 40.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 94 du même arrêté :

1° l'alinéa 2, modifié par l'arrêté royal du 16 juin 1954, est remplacé par la disposition suivante : ... (texte du projet, tel qu'il a été amendé) ...

2° l'alinéa 3 est abrogé".

Article 41.

Cet article devrait être rédigé comme suit :

"Article 41.-

L'article 95 du même arrêté est abrogé".

.../...

Article 41 bis.

A la suite des remarques faites au sujet de l'article 18 du projet, le texte suivant est proposé pour cet article:

"Article 41bis.

L'article 96, numéro 2, du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

"2. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 8, alinéa 2, du présent règlement, le signal n° 14 peut être employé par le conducteur pour signaler que son véhicule est immobilisé par suite d'une cause accidentelle. Le signal n° 14 doit être employé dans le cas prévu par l'article 42, 2, alinéa 2.

Ce signal, dont les côtés ont au moins 0,40 mètre, doit être placé à même le sol sur la chaussée, à une distance minimum de 30 mètres du véhicule, sur les voies ordinaires, et de 100 mètres sur les autoroutes. Le signal n'est pas, dans ce cas, complété par un panneau indiquant la nature du danger".

Article 42.

Cet article devrait être rédigé comme suit :

"Article 42.-

L'article 99, numéro 2, du même arrêté, est abrogé".

.../...

Article 43.

Pas d'observations.

Article 44.

Cet article insère dans le Code de roulage un article 103 bis concernant les "signaux relatifs aux priorités de passage". Ceux-ci, à l'exception des signaux nouveaux n^{os} 101b, 102b, 104, 105a et 105b, sont prévus par le Code actuel où ils sont classés soit parmi les signaux de danger, soit parmi les signaux d'interdiction, soit parmi les signaux d'indication.

Le groupement, dans une nouvelle catégorie, de signaux appartenant à d'autres catégories, fait ressortir davantage le caractère empirique de la classification des signaux routiers.

Dans ses avis antérieurs, n° L.3119/2 et L.4188/2, le Conseil d'Etat avait critiqué cette classification. Toutefois, comme celle-ci avait été reprise en partie du protocole relatif à la signalisation routière signé à Genève le 19 septembre 1949 et que ce protocole avait été approuvé par les Chambres législatives, le Conseil d'Etat estima qu'il était difficile d'utiliser une autre classification.

Le projet actuel, en créant une nouvelle catégorie de signaux, s'écarte toutefois de la classification prévue par la convention internationale précitée. Il énerve la classification existante basée sur la forme respective des signaux et sera de nature à aggraver la confusion entre les signaux, entraînant

.../...

en principe des effets juridiques (signaux d'interdiction et d'obligation prévus aux annexes 2 et 3) et les signaux n'ayant en principe qu'une valeur indicative (signaux de danger et d'indication prévus aux annexes 1 et 4).

La nouvelle catégorie de signaux prévue par l'article 103bis comporte, en outre, des panneaux destinés à signaler les voies publiques dont les usagers ont la priorité de passage à tous les carrefours rencontrés. Parmi ces signaux, les n^{os} 104, 105a et 105b sont prévus par le protocole relatif à la signalisation routière signé à Genève le 19 septembre 1949. Les autres, c'est-à-dire les n^{os} 101b et 102b, sont également des signaux internationaux, auxquels il est toutefois ajouté un panneau rectangulaire portant deux flèches dirigées en sens opposé.

Les signaux 101b et 102b auront ainsi un double sens. D'une part, ils indiqueront l'obligation de céder le passage au carrefour abordé et, d'autre part, ils avertiront le conducteur que la voie abordée au carrefour est prioritaire sur tout son parcours.

La figure reproduite sur le rectangle ne fait pas clairement apparaître la signification de celle-ci. Or, comme ce nouveau signal sera propre à notre pays, il est à craindre que les étrangers ne se méprennent sur sa signification.

Les conventions internationales relatives à la circulation routière ont, d'autre part, pour but d'appliquer dans tous les pays des règles uniformes de la circulation. Il est dès lors au moins contraire à l'esprit de ces conventions, et plus spécialement du protocole relatif à la signalisation routière, de créer un nouveau signal, le n°101b ou le n° 102b, indiquant que la voie abordée au carrefour est à

.../...

priorité sur tout son parcours, alors que le protocole prévoit le signal n°101a ou n°102a pour indiquer, d'une manière générale, que la voie abordée au carrefour est prioritaire.

Il semble préférable dans ces conditions de supprimer les signaux n° 101b et n° 102b.

Au 3, a, alinéa 3, de cet article 103bis, il y a lieu de supprimer les mots : "En tout état de cause".

Au 3, a, alinéa 4, du même article, le texte suivant est proposé :

"Le signal n° 101c est placé par rapport au carrefour à la distance qu'il indique".

A l'avant-dernier alinéa du 3, a, du même article, les délégués du Gouvernement ont marqué leur accord sur le texte suivant :

"Le signal n° 105b est placé à la distance qu'il indique du prochain carrefour où la priorité prend fin".

Les deux alinéas du 4, a, du même article peuvent être groupés dans un texte libellé comme suit :

"Sauf le cas où la priorité de passage résulte des caractéristiques des voies abordées au carrefour, le signal n° 103 doit être placé en même temps que le signal n° 101a ou 102a".

+

+ +

.../...

Au 4, d, du même article, le projet prévoit que les signaux n°s 104, 105a et 105b ne seront placés que sur "les grands itinéraires appartenant au réseau routier de l'Etat".

Par ces grands itinéraires le projet semble réintroduire dans la réglementation relative à la circulation routière, le régime des voies axiales et des voies signalées par des bornes kilométriques à tête rouge, prévu par le Code de roulage du 1er février 1934. L'article 53 de ce Code, modifié par l'arrêté du Régent du 16 octobre 1947, designe comme principales à l'égard des voies qui y aboutissent, une dizaine de voies publiques partant de Bruxelles ainsi que les voies signalées par des bornes kilométriques à tête rouge. Les voies ainsi désignées ne sont toutefois considérées comme principales qu'en dehors des agglomérations.

Le projet n'établit pas, comme le Code de roulage du 1er février 1934, de grands itinéraires qui, au point de vue circulation, seraient prioritaires à l'égard de toutes les voies publiques qui y aboutissent. Il prévoit simplement des signaux qui auraient pour effet de rendre certaines voies publiques prioritaires sur tout leur parcours.

Le projet ne prévoit pas davantage par quelle autorité ces signaux pourront être placés. Dans l'esprit du Gouvernement, le Roi n'aurait pas le pouvoir d'ordonner le placement des signaux n°s 104, 105a et 105b sur les grands itinéraires. Etant habilité, en vertu de la loi du 1er août 1899, à faire les règlements généraux applicables à l'ensemble du territoire du royaume, le Roi serait sans pouvoir pour établir

.../...

des règlements particuliers concernant une partie du territoire. En effet, la loi précitée de 1899 attribue ce pouvoir, soit aux conseils provinciaux, soit aux conseils communaux qui, dans les limites de leur compétence territoriale respective, complètent les règlements généraux. Les règlements provinciaux sont soumis à l'approbation du Roi et les règlements communaux sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au Roi.

Le Gouvernement estime qu'il appartient aux conseils provinciaux d'ordonner le placement des signaux n°s 104, 105a et 105b sur des itinéraires appartenant au réseau routier de l'Etat. Si l'itinéraire traverse plusieurs provinces, les conseils provinciaux intéressés devraient s'entendre entre eux.

\+

\+ \+

Le système préconisé par le Gouvernement donne lieu à plusieurs observations.

Sans le dire expressément, le projet crée un régime spécial de circulation routière applicable à certaines voies publiques. Ce régime spécial consistera dans la priorité de passage à tous les carrefours qu'une voie publique rencontre sur tout son parcours. Il semble nécessaire de prévoir dans le texte même que certaines voies publiques pourront être soumises à ce régime spécial.

\+

\+ \+

.../...

Il est d'autre part nécessaire de prévoir quelle sera l'autorité habilitée à déterminer les grands itinéraires auxquels le régime spécial précité sera applicable.

Il est exact que la détermination d'un tel itinéraire relève des autorités ayant le pouvoir de faire des règlements complémentaires au règlement général. Il s'agit, en effet, d'une mesure d'application du règlement général à une partie du territoire. Mais ces autorités ne sont pas seulement les conseils provinciaux. Le conseil communal pourrait aussi bien décréter le placement des signaux précités, sur le tronçon d'une voie publique appartenant au réseau routier de l'Etat, et situé sur le territoire de la commune.

Afin d'éviter que les conseils communaux désignent également de grands itinéraires, il faut dès lors préciser dans le texte que le régime prévu pour ces grands itinéraires ne peut être appliqué qu'à des voies publiques traversant le territoire de plusieurs communes. Ainsi, seuls les conseils provinciaux seront habilités à désigner ces grands itinéraires.

\+

\+ \+

Il semble enfin utile de prévoir que la priorité de passage dont jouit la voie publique pourvue du signal n° 104, doit prendre fin à l'approche d'une agglomération. Le Code de roulage du 1er février 1934 excluait également les agglomérations du régime spécial prévu pour les voies axiales et les voies signalées par des bornes kilométriques à tête rouge.

.../...

Le texte suivant est proposé :

"e) Les conseils provinciaux désignent les grands itinéraires appartenant au réseau routier de l'Etat et traversant le territoire de plusieurs communes, sur lesquels, en dehors des agglomérations, les conducteurs jouissent de la priorité de passage à tous les carrefours.

La priorité de passage et la fin de cette priorité sont signalées par les signaux 104, 105a et 105b. Ceux-ci ne peuvent être placés que sur les grands itinéraires désignés conformément à l'alinéa précédent".

\+

\+ \+

Au 4, e, du même article, il y a lieu de dire : "Hormis le cas où il manifesterait la règle générale de la priorité de droite ...".

Article 45 (amendé).

La phrase liminaire de cet article serait mieux rédigée comme suit :

"Article 45.-

L'article 104 du même arrêté est complété par la disposition suivante : ...".

.../...

Article 46 (amendé).

Il est proposé :

"Article 46.-

Un numero 4 rédigé comme suit est inséré dans l'article 105 du même arrêté :

"4° ... (texte du projet du Gouvernement) ...".

Article 47.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 47.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 106 du même arrêté :

1° à l'alinéa 2, le chiffre "0,05 m" est remplacé par le chiffre "0,08 m";

2° l'article est complété par la disposition suivante :

"Il peut être fait usage de signaux lumineux de circulation aux passages pour piétons. Dans ce cas ...".

.../...

Article 47bis.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 47bis.-

L'article 107 du même arrêté est complété par les dispositions suivantes:

"Pour marquer ... (texte du projet, sauf au deuxième alinéa où il faut lire : "au passage" au lieu de "au droit du passage) ...".

Article 48.

Dans son avis L. 4188, le Conseil d'Etat avait suggéré de préciser, dans le texte de l'article 110, que les lignes continues ou discontinues qui y sont prévues, sont de couleur blanche.

Il y a lieu de répéter cette suggestion à propos de l'article 110 du Code actuel, d'autant plus que l'"Accord européen relatif aux marques routières" du 13 décembre 1957, auquel la Belgique était partie, prévoit que dans les pays où la couleur blanche et la couleur jaune sont employées pour les marques sur le sol, "l'une est utilisée pour les marques destinées aux véhicules en mouvement, à l'exception des lignes délimitant la chaussée, et l'autre est utilisée pour les marques indiquant la réglementation du passage et du stationnement et pour les lignes délimitant la chaussée" (article 6).

.../...

Le Code de roulage réserve les marques blanches à la réglementation des véhicules en mouvement et les marques jaunes à la réglementation de l'arrêt et du stationnement, ainsi qu'à la délimitation de la chaussée.

Quant à la forme, l'article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 48.-

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 110 du même arrêté :

1° l'alinéa 4 est remplacé par la disposition suivante : "... (texte du projet) ...";

2° l'article est complété par la dispcsition suivante : "... (texte du projet) ...".

Article 49.

La phrase liminaire de cet article serait mieux rédigée comme suit :

"Article 49.-

L'article 111 du même arrêté est complété par la disposition suivante qui en formera le second alinéa : ...".

.../...

Article 50.

Suite à l'observation faite au sujet de l'article 19 du projet, il est proposé d'insérer la disposition du nouvel article 48, 7°, alinea 3, dans l'article 112 du Code.

Il est proposé de rédiger l'article comme suit :

"Article 50.-

L'article 112 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 112.- 1. Des bandes de couleur jaune peuvent être tracées sur le sol, parallèlement à l'axe de la chaussée. Elles délimitent les passages pour piétons. Lorsque ces passages pour piétons sont situés à un endroit où la circulation n'est pas réglée par un agent ou par des signaux lumineux de circulation, ils peuvent être annoncés par une boule jaune à feu clignotant prévue à l'article 107 du présent règlement.

2. Des lignes ou marques de couleur jaune peuvent être tracées sur la voie publique. Elles délimitent les passages à utiliser, à cet endroit, par les cyclistes pour traverser la chaussée.

.../...

3. Des lignes ou marques de couleur jaune peuvent être tracées perpendiculairement au bord de la chaussée. Elles marquent à proximité des carrefours, l'endroit ... (texte du projet)... .

4. Des lignes ou marques de couleur blanche peuvent être tracées sur la voie publique. Elles indiquent l'endroit où les conducteurs doivent s'arrêter pour se conformer ... (texte du projet) ...".

Article 51.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 51.-

Un article 112bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté sous l'intitulé "Autres marques" :

"Article 112bis.- 1. Des lignes ou marques de couleur jaune peuvent être tracées sur la voie publique. Elles délimitent les emplacements que doivent occuper les véhicules en stationnement.

2. ... (texte du projet) ...".

.../...

Article 52.

L'article 113 du Code de roulage traite de la signalisation des chantiers et des obstacles.

En vertu de cet article, les signaux d'interdiction et d'obligation rendus nécessaires en raison de la présence d'un chantier sur la voie publique, ne peuvent être placés "que moyennant autorisation donnée par une ordonnance de police communale ".

Le projet ajoute à cette disposition qu'en ce qui concerne les chantiers établis sur une autoroute, l'autorisation de placer des signaux d'interdiction ou d'obligation est donnée par le Ministre ou son délégué.

Il s'agit ici d'autoroutes ; les chantiers ne sont pas des travaux permanents. Etant donné ces éléments et compte tenu par ailleurs de ce qui a été exposé sous l'article 21 au sujet de la possibilité de délégation au Ministre, en matière d'autoroutes, d'un pouvoir réglementaire limité, il semble que la légalité de cette disposition puisse être admise. Il paraît anormal d'ailleurs d'exiger qu'un arrêté royal intervienne pour autoriser le placement de signaux dont l'emplacement même doit pouvoir varier au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Quant au cas d'urgence, où tout retard pourrait présenter un danger immédiat pour la sécurité de la circulation, il est admis, sans qu'un texte ne soit nécessaire à ce sujet, que les signaux d'interdiction ou d'obligation peuvent être placés par n'importe quel agent de l'administration.

.../...

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

"Article 52.-

L'article 113, alinéa 2, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante : ...".

Article 54.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 54.-

Dans l'article 116, alinéas 1er et 2, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 15 juin 1954, les mots "..." sont remplacés par "...".

Article 55.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

"Article 55.-

Dans l'article 117 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 15 juin 1954, les mots "à l'exception ..." sont supprimés.

.../...

Article 56.

L'article 118 du Code de roulage dispose :

"Hormis les cas expressément visés par le présent règlement, la signalisation prévue par celui-ci ne peut être placée sur la voie publique que par les autorités légalement habilitées".

L'avis L.4188/2 avait, pour cet article, proposé le texte suivant :

"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".

Les autorités provinciales et communales précitées sont, en effet, soit en vertu de la loi de 1899, soit en vertu de la loi des 16-24 août 1790, les seuls pouvoirs habilités à placer les signaux de circulation. Le Roi, en vertu de son pouvoir d'établir le règlement général, pourrait charger le Ministre de placer les signaux qui ne comportent aucune interdiction ou obligation ou qui ne sont que la manifestation d'une interdiction ou d'une obligation résultant du règlement général lui-même. Le placement de ces signaux ne nécessite en effet aucun règlement local préexistant. Mais le Code ne charge pas le Ministre de cette mission. Il en résulte que seules les autorités provinciales ou communales sont habilitées à placer les signaux routiers.

.../...

A la disposition précitée de l'article 118, le projet ajoute qu'en cas d'urgence les autorités de police et la gendarmerie peuvent également placer des signaux pour détourner ou canaliser temporairement la circulation dans des artères encombrées. Ces signaux doivent être enlevés dès que la circulation redevient normale.

Le cas d'urgence visé par le projet ne concerne pas seulement le cas où tout retard pourrait présenter un danger immédiat pour la sécurité de la circulation routière. Dans cette hypothèse, il serait d'ailleurs superflu de prévoir que les services de police ou de gendarmerie peuvent placer les signaux nécessaires à écarter ce danger (voir observation faite à l'article 52 du projet).

Le cas d'urgence concerne, en outre, l'encombrement des artères où il y a lieu de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour détourner ou canaliser la circulation.

\+ + +

Il est proposé de reprendre le texte cité ci-dessus que le Conseil d'Etat avait proposé pour l'article 118 par son avis L.4188.

Quant à la disposition que le projet ajoute à l'article 118, elle serait mieux rédigée comme suit :

"Lorsque des artères sont encombrées, les services de police et de gendarmerie peuvent, en cas d'urgence, placer temporairement des signaux destinés à détourner ou à canaliser la circulation.

\+

\+ +

Dans ce dernier cas ... (texte du projet) ...".

.../...

Article 57.

Par cet article le Gouvernement veut préciser l'interdiction prévue à l'article 119 du Code. Il veut en effet interdire plus spécialement l'établissement de panneaux publicitaires, enseignes ou dispositifs portant une lumière rouge ou verte qui est de nature à éblouir les conducteurs ou qui peut être confondue avec un signal routier.

Mais le texte, tel qu'il est rédigé, dépasse l'intention du Gouvernement. Il interdit, en effet, toute couleur rouge ou verte sur les panneaux publicitaires ou dispositifs lumineux.

Libellé comme suit, l'article répondrait mieux à l'intention du Gouvernement :

"Article 57.-

L'article 119 du même arrêté est complété par la disposition suivante, qui en formera le second alinéa :

"Il est interdit, en tout cas, de placer un panneau publicitaire, enseigne ou dispositif pourvu d'une lumière rouge ou verte à une distance inférieure à 75 mètres d'un signal lumineux de circulation et à une hauteur inférieure à 7 mètres au-dessus du sol".

.../...

Article 58.

Au 1° : afin d'éviter toute erreur quant à l'entrée en vigueur du projet actuel, il est proposé de ne pas reprendre le texte de l'article 122, alinéa 1er, du Code actuel, prévoyant la mise en vigueur de celui-ci au 15 juin 1954.

Au 2° : le projet prévoit une période transitoire pendant laquelle, contrairement à la disposition de l'article 103bis, 4-a, les signaux n°s 101a ou 102a existant à la date de la publication de l'arrêté peuvent être maintenus, alors que le signal n° 103 n'a pas été placé.

La disposition est présentée comme une dérogation à l'article 103bis, 4-a. Or, elle prévoit, en réalité, l'application de cet article à partir du 31 mars 1958.

La date du 31 mars 1958 prévue au projet doit, en vertu du tout récent arrêté du 11 avril 1958, être remplacée par celle du 31 décembre 1958. Il y a lieu d'observer à cet égard, que la mise en vigueur de l'obligation de placer simultanément le signal n° 101a ou n° 102a et le signal n° 103 a été différée respectivement jusqu'au 15 juin 1956, 1er janvier 1957, 31 mars 1958 et 31 décembre 1958.

Or, la disposition de l'article 103bis, 4-a, dont la mise en vigueur est constamment remise, est de nature à assurer la sécurité de la circulation routière. Il est, dès lors, souhaitable que la date du 31 décembre 1958 soit respectée.

.../...

Il est proposé de rédiger cet article comme suit :

"Article 58.-

L'article 122 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 15 juin 1954, 13 juin 1956, 8 mai 1957 et 11 avril 1958 est, à l'exception de son alinéa 1er, remplacé par la disposition suivante :

"Contrairement à la disposition de l'article 103bis, 4-a, les signaux n° 101a ou n° 102a, existant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, alors que le signal n° 103 n'a pas été placé au carrefour envisagé, peuvent être maintenus jusqu'au 31 décembre 1958".

Article 59. (amendé)

Cet article prévoit un nouveau signal n° 3 dont le modèle ne figure pas au tableau annexé au projet.

Il est proposé :

"Article 59.-

1° A l'annexe 1 du même arrêté, les signaux ...

2° Cette annexe 1 est complétée ...".

.../...

Article 60. (pas d'observations)

Article 60bis.

Le nouveau signal n° 52 prévu par cet article ne figure pas au tableau annexé au projet.

Article 63.

Conformément à la proposition faite lors de l'examen de l'article 44 du projet, les signaux e 101b et 102b devraient être supprimés.

La mention explicative du signal n° 101c serait mieux rédigée comme suit :

"Carrefour où, à la distance indiquée par le signal, le conducteur doit céder le passage à ceux qui circulent sur la voie qu'il va aborder".

Aux mentions explicatives des signaux n° 103 et n° 104, il vaut mieux remplacer le verbe "jouir" par le verbe "avoir".

Suite à l'observation faite au sujet du nouvel article 103bis, 3-a, avant-dernier alinéa, la mention explicative du signal n° 105b doit être rectifiée comme suit : "fin de priorité de passage au carrefour suivant situé à la distance indiquée".

.../...

Article 64.

Il vaut mieux déterminer une date fixe à laquelle les articles 23 et 57 entreront en vigueur, plutôt que de référer à la date de la publication de l'arrêté.

Il semble d'autre part que le projet devrait prévoir également, à une date différée, l'entrée en vigueur de l'article 51 du projet. En effet, les "autres marques" qui sont actuellement tracées sur la voie publique, sont souvent d'une couleur différente de celle prévue par l'article. Il faut donc prévoir une période transitoire pour permettre à l'autorité compétente de se conformer aux dispositions de l'article.

Le texte suivant est proposé :

"Article 64.-

Les articles 58, n° 1, alinéa 2 , 112bis et 119, alinéa 2, insérés par le présent arrêté dans l'arrêté royal du 8 avril 1954, entreront en vigueur le ...".

ALGEMENE OPMERKINGEN.

I.

Het koninklijk besluit van 8 april 1954 is een besluit dat op zeer velen toepassing vindt.

Het is herhaaldelijk gewijzigd, meer bepaald door de koninklijke besluiten van 15 juni 1954, 31 december 1954, 13 juni 1956, 8 mei 1957, 18 oktober 1957 en 11 april 1958.

Het onderhavige ontwerp - waarop de Regering overigens op 6, 24 en 28 maart 1958 in de loop van het onderzoek, dat de Raad van State eraan heeft gewijd, enige amendementen heeft ingediend - brengt in de geldende voorschriften weliswaar slechts betrekkelijk bijkomstige wijzigingen aan. Het wijzigt de regelen inzake voorrang, maar nauwelijks meer dan uit een oogpunt van inkleding, zoals uit het onderzoek van artikel 4 zal blijken.

Deze wijzigingen zijn echter zeer talrijk.

Voor de belanghebbenden ware het stellig in hoge mate dienstig, als zij konden beschikken over één enkele, bijgewerkte tekst, die hun een duidelijk overzicht van hun rechten en verplichtingen zou geven en een volledige opgave van de verkeerstekens zou bevatten.

Daarom stelt de Raad van State voor zulk een bijgewerkt koninklijk besluit opnieuw in het Belgisch Staatsblad bekend te maken.

.../...

Hij ziet er van af, nu reeds een coördinatie van de bepalingen van het koninklijk besluit van 8 april 1954 met de reeds aangebrachte wijzigingen en met de wijzigingen van het ontwerp in overweging te geven, omdat de regelen met betrekking tot de verkeerspolitie een tak van het recht schijnen te vormen die in de naaste toekomst nog zal evolueren.

II.

De toepassing van de regelen inzake voorrang zoals zij in het thans geldende Verkeersreglement zijn vastgelegd, stuit op grote moeilijkheden wanneer de openbare wegen uitlopen op een "openbaar plein", dit wil zeggen op een plein dat door zijn afmetingen niet gewoon kan worden beschouwd als een plaats waar openbare wegen elkaar ontmoeten of kruisen.

Het huidige Verkeersreglement kent het begrip "openbaar plein" niet. Dit begrip, dat voorkwam in het koninklijk besluit van 1 februari 1934, verviel in het koninklijk besluit van 8 april 1954.

Deze weglating was oorzaak van tegenstrijdige rechtspraak over de vraag welke regelen op een openbaar plein, aangezien zulke pleinen in feite blijven bestaan, moeten worden inachtgenomen.

Ziet men in een openbaar plein een kruispunt, dit is "een plaats waar twee of meer wegen elkander ontmoeten" (artikel 2, 4°), dan wordt de bestuurder die het plein oversteekt, geacht een ideale baan te volgen. Hij zal dus "zo dicht mogelijk bij de rechterrand van die baan" moeten blijven (artikel 12, 1°).

.../...

Deze fictie van de bestuurder die een ideale baan volgt, is onmogelijk in de praktijk te brengen wanneer het zogenaamd kruispunt zeer groot is (bijvoorbeeld de Grote Markt te Brussel) of wanneer talrijke wegen er op uitkomen en niet in rechte lijn verder lopen dan het kruispunt.

De regelen inzake voorrang kunnen, daar zij afgestemd zijn op de eigenschappen van openbare wegen, onmogelijk in toepassing worden gebracht op het openbaar plein zelf, beschouwd als kruispunt. Bevindt de bestuurder zich eenmaal op het openbare plein, dan kan hij zich immers geen rekenschap geven van de openbare weg die hij geacht wordt te volgen.

Ziet men in een openbaar plein een openbare weg, onderscheiden van de wegen die er op uitlopen, dan gaat men die moeilijkheden uit de weg. In dit geval is er een kruispunt overal waar een openbare weg op een openbaar plein uitloopt, en geldt de regel van de voorrang van rechts voor het verkeer op het plein.

Deze stelling komt echter in strijd met het voorschrift van artikel 12, 1°, Is het openbaar plein immers gewoon een openbare weg, dan moeten de bestuurders die op het plein rijden, uiterst rechts blijven, met andere woorden, zij zijn verplicht in één richting langs de stoepen rond te rijden. Overhoeks oversteken van het plein is dus niet mogelijk.

\+

\+ \+

.../...

Naar aanleiding van het feit, dat in het huidige Verkeersreglement het begrip "openbaar plein" ontbreekt, hetgeen dus moeilijkheden bij de toepassing van de voorrangsregelen meebrengt, heeft de Raad van State contact opgenomen met de gemachtigden van de Regering. De over deze zaak gevoerde gedachtenwisseling heeft geleid tot het Regeringsvoorstel om in artikel 2 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 de volgende bepaling in te voegen :

"1 bis. De uitdrukking "erkende openbare plaats" betekent iedere uitgestrekte plaatsruimte waar, in de bebouwde kommen, meerdere wegen samenlopen en waarop, hetzij het verplicht rondgaand verkeer voorgeschreven is,hetzij de schikking van de plaats zodanig is dat,bij gebrek aan reglementering, het verkeer in alle richtingen zou gebeuren.

De "erkende openbare plaats" is een openbare weg onderscheiden van deze die er op uitlopen".

In de Franse tekst dienen de woorden "dans lesquelles" vervangen te worden door "dans lequel"

Men vervange de uitdrukking "erkende openbare plaats" door "erkend openbaar plein". Het woord "plein" kwam reeds voor in het koninklijk besluit van 1 februari 1934.

\+

\+ \+

Het aldus omschreven begrip "openbaar plein" wordt niet gedekt door de term zoals hij gewoonlijk wordt gebruikt. Tenzij in geval van verplicht rondgaand verkeer, zal voor een "openbaar plein"

.../...

beslissend zijn een zodanige configuratie, dat zij normaal het verkeer in alle richtingen veronderstelt. Al zal de toepassing van dit criterium niet zonder moeilijkheden gaan, het lijkt onmogelijk het "erkend openbaar plein" bij ontstentenis van een eigen verkeersteken duidelijker te omschrijven.

\+

\+ \+

Volgens het hierboven aangehaalde amendement "is de "erkende openbare plaats" een openbare weg onderscheiden van deze die er op uitlopen". Het gevolg van dit voorschrift zou zijn, dat het verkeer op het openbaar plein zelf onderworpen is aan de regel van artikel 12, 1°, van het Verkeersreglement, dat zegt : "elke bestuurder die de rijbaan volgt, moet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van die baan blijven". Deze regel is echter niet geschikt voor de hier bedoelde ruimten waarvan de aard of de aanleg eist, dat het verkeer ofwel in alle richtingen gaat, ofwel rondgaat maar dan zo dicht mogelijk bij het midden van de ruimte. Deze ruimten moeten dus aan het toepassingsgebied van artikel 12, 1°, worden onttrokken.

.../...

Daar de bestuurders die in de bedoelde ruimten rijden, niet onder artikel 12, 1°,vallen, zijn zij verplicht de in artikel 15 bepaalde algemene regel inzake voorrang van rechts in acht te nemen. De plaatsen waar openbare wegen op die ruimten uitlopen, vormen evenzovele kruispunten waar de voorrangsregelen van artikel 16 toepassing vinden.

\+

\+ \+

Met inachtneming van hetgeen over de terugslag van artikel 12, 1°, eerste lid, van het Verkeersreglement op het verkeer op het "erkende openbare plein" is opgemerkt, leze men deze bepaling als volgt :

"Behalve op erkende openbare pleinen moet elke bestuurder, die de rijbaan volgt, zo dicht mogelijk bij de rechterrand van die baan blijven".

\+

\+ \+

.../...

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

In de aanhef moet de verwijzing naar de wet van 1 augustus 1899 worden aangevuld met de vermelding van de wet van 20 december 1957, die artikel 1, eerste lid, van de wet van 1 augustus 1899 heeft vervangen.

De in het derde lid van de aanhef genoemde wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen is de rechtsgrond voor artikel 56 bis, hetwelk het ontwerp in het verkeersreglement wenst in te voeren. Ook artikel 1 van die wet dient te worden vermeld : dit artikel gelast de Koning te bepalen welke motorvoertuigen op autosnelwegen mogen rijden en tevens de voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken en de toegangswegen aan te wijzen.

Voor de consideransen in de aanhef wordt de volgende lezing aanbevolen :

"Overwegende dat het Algemeen Verkeersreglement moet worden aangevuld ingevolge de inwerkingstelling van de wet van 12 juli 1956;

Overwegende dat voor sommige bepalingen van dit algemeen reglement bovendien een nauwkeuriger of geamendeerde tekst nodig is ".

\+

\+ \+

.../...

Met inachtneming van het amendement betreffende het "erkend openbaar plein", dient in het ontwerp een nieuw artikel 1 te worden ingevoegd als volgt :

"Artikel 1.-

In artikel 2 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 wordt een nummer 1bis ingevoegd als volgt :

"1bis. Onder "erkend openbaar plein" wordt verstaan elke uitgestrekte ruimte waar in een bebouwde kom twee of meer wegen samenkomen en waar ofwel het verplicht rondgaand verkeer is voorgeschreven, ofwel de schikking van de plaats zodanig is dat bij gemis van reglementering het verkeer in alle richtingen voor de hand zou liggen.

Een "erkend openbaar plein" is een openbare weg, onderscheiden van die welke er op uitlopen".

Artikel 1.

Luidens artikel 7, 3°, van het huidige Verkeersreglement hebben de bevelen van de bevoegde personen de voorrang boven de verkeerstekens. Het ontwerp schrijft voor, dat deze bevelen de voorrang hebben boven alle bepalingen van het Verkeersreglement.

.../...

Het ligt in de rede dat de bevelen van de bevoegde personen in bepaalde gevallen de voorrang moeten krijgen boven de in titel I van het regelement bepaalde verkeersregelen en boven de in titel III vastgestelde regelen in verband met de verkeerstekens. Onaannemelijk lijkt het echter, dat diezelfde personen bevoegdheid krijgen om bevelen te geven in strijd met de voorschriften van titel II van het reglement. Deze hebben betrekking op de afmetingen der voertuigen, de lading, het gewicht, de slepen, het uitzonderlijk vervoer, het remmen en ten slotte de middelen om voertuigen te verlichten en te signaleren. Zodanige macht in handen van de bedoelde personen is des te moeilijker denkbaar daar de artikelen 57, 2°, 59, 61,1°, 70, 2°, 72, 74, 3°, en 88,die in titel II voorkomen, de Minister of de provinciegouverneur tot afwijking van bedoelde voorschriften machtigen.

De macht die bedoelde personen zouden krijgen om bevelen in strijd met de voorschriften van het reglement te geven, moet dus worden beperkt tot de regelen betreffende het verkeer en de verkeerstekens.

Met inachtneming van deze opmerking wordt voor dit artikel de volgende tekst in overweging gegeven :

"Artikel 1 bis.

In artikel 7 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

.../...

1° Nummer 3 wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"3° De bevelen van de bevoegde personen hebben de voorrang boven de verkeersregelen en boven de regelen inzake verkeerstekens, vastgesteld in titels I en III van dit reglement.
Als de verkeerslichten op een bepaalde plaats werken, hoeft aldaar geen rekening te worden gehouden met de in bijlage 5 vermelde verkeerstekens betreffende de voorrang van doorgang".

2° Dit artikel wordt met een nummer 4 aangevuld, als volgt :

"4° De bevoegde personen en de militairen aan wie op grond van artikel 38 bevoegdheid is verleend tot het geven van aanwijzingen om het verkeer van colonnes van de krijgsmacht te vergemakkelijken, mogen ... (voorts als in het ontwerp) ...".

Artikel 2.

De tekst van het ontwerp bevat twee afzonderlijke bepalingen, de ene voor het geval dat een voertuig door een toevallige oorzaak de openbare weg blokkeert, de tweede voor het geval dat een van een voertuig gevallen lading op de openbare weg een belemmering vormt. Om dit onderscheid beter te doen uitkomen, ware de tekst over twee volzinnen te verdelen.

.../...

De verplichting tot het nemen van de "nodige maatregelen voor de veiligheid van het verkeer" is te vaag uitgedrukt, terwijl het toch om strafbepalingen gaat. De Regering behoort dus nader aan te geven, waarin deze maatregelen moeten bestaan.

Anderzijds moet de verplichting tot het nemen van de veiligheidsmaatregelen ook worden voorgeschreven voor het geval dat de bestuurder zijn voertuig onmogelijk op de rand van de rijbaan of op de gelijkgrondse berm kan opstellen.

Voorgesteld wordt :

"Artikel 2.-

Artikel 8, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"Wanneer een voertuig door een toevallige oorzaak niet verder kan, moet de bestuurder het zo ver mogelijk van de aslijn der rijbaan, of, in voorkomend geval, op de gelijkgrondse berm opstellen, tenzij het een ongeval betreft dat lichamelijk letsel heeft teweeggebracht. In dit laatste geval of wanneer het voertuig niet kan worden verplaatst, moet de bestuurder de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

Ook wanneer een lading geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt zonder onmiddellijk te kunnen worden weggeruimd, moet de bestuurder de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

.../...

De in de vorige leden bedoelde maatregelen bestaan er in ... (tekst aan te vullen met de opgave van maatregelen die de bestuurder moet nemen)...".

Artikel 3.

1° Artikel 12, 1, waarvan het ontwerp het vijfde lid vervangt, zou volledig moeten worden omgewerkt, om duidelijk te doen uitkomen in welke gevallen het verkeer in evenwijdige files geoorloofd is.

Voorts is de bepaling, dat het verkeer in evenwijdige files mag geschieden wanneer de politie- of rijkswachtoverheden zulks opleggen, overbodig want, volgens het door het ontwerp gewijzigde artikel 7. 3°, hebben de bevelen van de bevoegde personen de voorrang boven de verkeersregelen en de verkeerstekens.

2° Het huidige artikel 12, 2, verplicht de bestuurder "de zuilen en andere inrichtingen die geplaatst werden om het verkeer te kanaliseren, aan zijn linkerzijde te laten", tenzij aangepaste tekens het voorbijrijden rechts of links toestaan.

Het ontwerp stelt verschillende verkeersregelen vast naargelang de inrichting die geplaatst werd om het verkeer te kanaliseren, een gewone vluchtheuvel voor voetgangers dan wel een stoep is die aangelegd is om het in- en uitstappen van de gebruikers van middelen voor gemeenschappelijk vervoer te vergemakkelijken. Deze inrichting wordt in het ontwerp "stoep" (in het Frans "embarcadère") geheten.

.../...

"Vluchtheuvel", zoals het gewoonlijk wordt gebruikt, betekent echter zowel de gewone "vluchtheuvel" voor voetgangers als de stoep voor het in- en uitstappen.

Om de gewone betekenis van "vluchtheuvel" niet te beperken, wordt voorgesteld te spreken van "vluchtheuvel die dient als stoep om ...".

Met inachtneming van deze opmerkingen en van die welke in de algemene opmerking nr II zijn gemaakt, wordt de volgende lezing voor artikel 3 aanbevolen :

"Artikel 3.-

In artikel 12 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° nummer 1 wordt als volgt vervangen :

"Artikel 12, 1. Behalve op erkende openbare pleinen moet elke bestuurder, die de rijbaan volgt, zo dicht mogelijk bij de rechterrand van die baan blijven.

Het verkeer mag echter in evenwijdige files geschieden :

a. op de rechterhelft van de rijbaan, wanneer het verkeer in beide richtingen open is en de rijbaan in ten minste vier rijstroken is verdeeld ;

b. op de rijbanen met eenrichtingsverkeer, die in ten minste drie rijstroken zijn verdeeld ;

.../...

c. op de rijbaan waar het teken nr 69, a, is aangebracht ;

d. wanneer het door de politie- of rijkswachtoverheden wordt toegelaten.

Wanneer het verkeer in evenwijdige files geschiedt, mag de bestuurder die van file wil veranderen de normale gang van andere bestuurders niet beletten noch hinderen.

De verplichting, zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de baan te blijven, geldt niet voor bestuurders van rupsvoertuigen van de krijgsmacht. Zij moeten ver genoeg van de rechterrand der rijbaan blijven, om gemakkelijk te kunnen rijden en manoeuvreren, alsmede om beschadiging van de openbare weg te voorkomen".

2° Nummer 2 wordt als volgt vervangen :

"2,a. Elke op de rijbaan rijdende bestuurder ... (tekst van het ontwerp) ...

b. Onverminderd het bepaalde in artikel 12, 1, mogen de in de rijbaan aangelegde vluchtheuvels die dienen als stoep om de gebruikers van middelen voor gemeenschappelijk vervoer het in- en uitstappen te vergemakkelijken, rechts of links voorbijgereden worden, ... (tekst van het ontwerp) ...

In beide gevallen moet de bestuurder op een zodanige afstand van de hierboven onder a en b genoemde vluchtheuvels en inrichtingen blijven, dat hij de zich daarop bevindende personen niet aan ongevallen blootstelt".

.../...

Artikel 4.

Het ontwerp werkt de artikelen 15, 16 en 17 van het Verkeersreglement om, die de regelen inzake voorrang vaststellen.

Wat de grond betreft, worden de regelen niet gewijzigd. Het begrip "spoor" dat aan het kruispunt "de zijweg over geheel zijn breedte kruist", vervalt echter. Bovendien worden de regelen anders geformuleerd zonder dat nog gebruik wordt gemaakt van het begrip "hoofdweg".

Artikel 15 stelt de voorrang van rechts als regel. Artikel 16, 1, bevat de afwijkingen van die regel. Deze zijn het gevolg ofwel van de wederzijdse kenmerken van de elkaar ontmoetende wegen, ofwel van de tekens die er staan bij de nadering van het kruispunt. Ten slotte bepaalt artikel 16, 2, dat het teken nr 106 de regel herstelt van de voorrang van rechts op het kruispunt waar de wederzijdse kenmerken van de wegen de toepassing van deze regel zouden moeten uitsluiten.

Artikel 16 bepaalt niet meer, dat "waar twee hoofdwegen samenkomen de regel van de voorrang voor het van rechts komend verkeer geldt" (huidig artikel 16, 3, van het Verkeersreglement). Daar het begrip hoofdweg vervalt, geldt de regel van voorrang voor het van rechts komend verkeer immers algemeen met uitzondering van de in artikel 16, 1, bedoelde gevallen.

.../...

Het nieuwe artikel 16, 1d en 2,doet bovendien duidelijker uitkomen, dat de voorrang die uit de kenmerken van de openbare wegen voortvloeit, door een plaatselijke regeling kan worden omgekeerd. De provincie- en gemeenteoverheden die bevoegd zijn tot het uitvaardigen van verordeningen ter aanvulling van het Algemeen Verkeersreglement, kunnen immers, wanneer de plaatselijke omstandigheden zulks vereisen, de uit de kenmerken van de wegen voortvloeiende voorrang omkeren of de regel van de voorrang voor het van rechts komend verkeer invoeren aan een kruispunt waar een wegens de kenmerken van de aldaar samenkomende wegen andere regeling geldt.

\+

\+ \+

De opschriften bovenaan de artikelen 15 en 16 zijn overbodig en kunnen zonder bezwaar vervallen. Ook kunnen worden geschrapt de woorden : "gevallen welke voortvloeien uit de karakteristieken van de wegen" vóór a, b en c van artikel 16, 1°, en de woorden "geval dat voortvloeit uit een verkeersteken" vóór d van hetzelfde artikel 16, 1°.

Om de regelen duidelijker te maken,ware het nuttig nader te bepalen op welke plaats de voorrang aan een kruispunt en de overeenkomstige verplichting, de doorgang vrij te laten,ontstaat. Volgens de rechtspraak van het Hof van cassatie moeten de kenmerken van de wegen die de voorrang bepalen, en de verplichting doorgang te verlenen,worden beoordeeld op de

.../...

plaats van de openbare wegen die onmiddellijk vóór het kruispunt is gelegen (Cass. 12 maart 1956, Pas. I, 739; 17 september 1956, Pas. 1957, I, 3). Zo zal de bestuurder die een kruispunt nadert, zich op voorrang kunnen beroepen als in de gevolgde weg, op de plaats die onmiddellijk vóór het kruispunt is gelegen, een spoor ligt, ook al wordt dit laatste niet meer gebruikt.

\+

\+ +

Het nieuwe artikel 17, dat de bestuurder verplicht de andere bestuurders te laten voorgaan in geval van manoeuvre, zegt dat "zijn voertuig opnieuw in beweging brengen" een manoeuvre in de zin van het artikel is. De bestuurder die zijn voertuig doet stilstaan om welke reden en voor welke duur ook, moet dus de andere bestuurders laten voorgaan wanneer hij zijn voertuig opnieuw in beweging brengt.

Hiermede komt een einde aan de betwistingen in verband met de toepassing van het huidige artikel 17, dat zegde dat de bestuurder "die na een stilstand terug aanzet" de andere bestuurders moet laten voorgaan. De term "stilstand" kan immers op tweeërlei wijze worden opgevat. Ofwel betekende hij, volgens de begripsbepaling van artikel 2-20° van het Verkeersreglement, de stilstand van het voertuig voor de tijd die nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden en lossen van zaken, ofwel betekende hij volgens de gewone zin van het woord de

.../...

stilstand van het voertuig om welke reden of voor welke duur ook. Deze laatste interpretatie is bekrachtigd door het Hof van cassatie. Volgens deze rechtspraak is de stilstand waar artikel 17 van spreekt en die de opnieuw aanzettende bestuurder verplicht de andere bestuurders te laten voorgaan, elke stilstand, van welke aard ook (Cass. 23 januari 1956, Pas. I, 515 ; 6 februari 1956, Pas. I, 588 ; 27 februari 1956, Pas. I, 666 ; 5 maart 1956, Pas. I, 697, 700 en 701; 23 april 1956, Pas. I, 885 ; 25 juni 1956, Pas. I, 1188 ; 1 oktober 1956, Pas. 1957, I, 69 ; 27 februari 1957, Pas. I, 771 - arrest uitgesproken door de Verenigde Kamers krachtens artikel 1 van de wet van 7 juli 1865).

Het ontwerp bekrachtigt deze rechtspraak door de vervanging van de woorden "na een stilstand terug aanzet" door "zijn voertuig opnieuw in beweging brengen". In dit verband wenst de Raad van State de aandacht te vragen voor de ernstige gevolgen waartoe de toepassing van de regel kan leiden. De bestuurder die aan het kruispunt slechts even stilhoudt om zich van de aard van de genaderde weg rekenschap te geven, verliest de voorrang die hij normaal op dat kruispunt zou hebben genoten. De voorzichtige bestuurder moet dus zijn voorrang prijs geven ten voordele van de bestuurder die door het kruispunt rijdt zonder zich om de regelen inzake voorrang aan het bedoelde kruispunt te bekommeren.

Deze opmerking wettigt een uitzondering op de verplichting, doorgang te verlenen, welke het ontwerp aan elke bestuurder oplegt die zijn voertuig opnieuw in beweging brengt.

.../...

Voorts ware de bepaling duidelijker gesteld, indien de termen "zijn voertuig opnieuw in beweging brengen" gepreciseerd werden. In de hierna voorgestelde tekst is hiermede rekening gehouden.

\+

\+ \+

Ten slotte voegt het ontwerp in het Algemeen Verkeersreglement een nieuw artikel 17bis in, dat het bepaalde in artikel 16-4° van het huidig reglement overneemt. Volgens deze bepaling mag de bestuurder die een andere moet laten voorgaan, slechts verder rijden indien hij zulks, gelet op de plaats, de verwijdering en de snelheid van de andere bestuurder, kan doen zonder gevaar voor ongevallen. Het ontwerp zegt nog, dat de hier bedoelde verplichting tot het verlenen van doorgang deze is, welke in de artikelen 15, 16 of 17 is bepaald. Hiermede wordt duidelijk, dat de woorden "als dit manoeuvre hun normale gang kan beletten of hinderen", aan het slot van artikel 17,overbodig zijn. De in artikel 17 bedoelde verplichting om doorgang te verlenen,is immers dezelfde als in artikel 17bis, waar de strekking van deze verplichting op algemene wijze wordt vastgesteld. Het is dus overbodig, deze verplichting in andere bewoordingen te herhalen naar aanleiding van een bepaald geval - de uitvoering van een manoeuvre - waar de verplichting om doorgang te verlenen toepassing vindt.

.../...

Met inachtneming van bovenstaande opmerkingen wordt de volgende tekst voor artikel 4 van het ontwerp voorgesteld :

"Artikel 4.-

Artikel 15, het door koninklijk besluit van 15 juni 1954 gewijzigde artikel 16 en artikel 17 van hetzelfde besluit worden door de volgende bepalingen vervangen :

"Artikel 15.- Elk bestuurder moet de doorgang vrijlaten voor de van rechts komende bestuurder.

Artikel 16.-

1° De bestuurder die een openbare weg nadert, moet echter iedere bestuurder die op deze weg rijdt, laten voorgaan in de volgende gevallen :

a) wanneer hij uit een openbare weg met een enkele rijbaan en waarin geen spoor ligt, gereden komt op een weg met ten minste één spoor of met verscheidene rijbanen ;

b) wanneer hij uit een aardeweg of uit een pad gereden komt op een weg met een rijbaan ;

c) wanneer hij uit een dwarsverbinding van een openbare weg met verscheidene rijbanen gereden komt, mits in die dwarsverbinding geen spoor ligt.

De voorrang en de verplichting de doorgang vrij te laten die volgen uit de onder a, b en c bepaalde, worden vastgesteld op de plaats waar de openbare wegen op het kruispunt uitlopen ;

.../...

d) wanneer hij gereden komt uit een weg voorzien van een teken 101a, (101b), 101c, 102a of (102b), welke ook de kenmerken van de wegen op het kruispunt zijn.

N.B. De tekens 101b en 102b worden opgegeven, onverminderd de opmerking die bij artikel 44 van het ontwerp wordt gemaakt.

2° Wanneer de bestuurder gereden komt uit een weg voorzien van het teken nr 106, moet hij de regel van de voorrang van rechts in acht nemen, welke ook de kenmerken van de wegen op het kruispunt zijn.

Artikel 17.- Elke bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, zoals uit een file van voertuigen komen, de rijbaan oversteken, uit een al dan niet gebouwd onroerend goed rijden, zijn voertuig opnieuw in beweging brengen, nadat hij om welke reden of voor welke duur ook heeft stilgestaan, moet de andere bestuurders laten voorgaan.

De bestuurder die even stilstaat om de weg aan het kruispunt te beschouwen, behoudt echter de voorrang die hij geniet.

.../...

Artikel 17 bis.- De bestuurder ... (tekst van de Regering) ...".

Artikel 5.

De inleidende volzin moet worden gelezen als volgt :

"Artikel 22-2-b van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen ...".

Deze vormopmerking geldt eveneens voor de inleidende volzin van de volgende artikelen. Ze wordt slechts herhaald in de gevallen waar betreffende deze artikelen nog andere opmerkingen te maken zijn.

Artikel 6.

Gelet op de opmerking over artikel 3 van het ontwerp leze men dit artikel als volgt :

"Artikel 6.-

In artikel 24-2-a en b van hetzelfde besluit wordt de term "vluchtheuvel" vervangen door "vluchtheuvel dienend als stoep".

.../...

Artikel 7.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 7.-

In artikel 25 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in nummer 1 worden de woorden ...(tekst van het ontwerp) ...;

2° nummer 2 wordt door de volgende bepalingen vervangen : ... (tekst van het ontwerp) ...;

3° nummer 4 wordt door de volgende benalingen vervangen : ... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 7bis.

Zonder opmerkingen.

Artikel 8.

Het nieuwe artikel 29, 2, verhoogt de toegelaten maximumsnelheid van de voor autobus- en autocardiensten gebezigde voertuigen, van 70 tot 75 km. Het zegt niet meer dat de Minister van deze regel kan afwijken.

.../...

Voorgesteld wordt :

"Artikel 8.-

In artikel 29 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° nummer 2 wordt door de volgende bepalingen vervangen : ... (tekst van het ontwerp) ... ;

2° in nummer 3, eerste en tweede lid, worden de woorden "bijlage 5" vervangen door de woorden "bijlage 6".

Artikel 9.

Voorgesteld wordt, in de Franse tekst de woorden "véhicules de lutte contre l'incendie" te vervangen door "véhicules destinés à combattre l'incendie".

Artikel 10.

Voorgesteld wordt het artikel als volgt te lezen :

"Artikel 10.-

Artikel 32 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"Artikel 32. 1. Elk stilstaand of stationerend voertuig moet worden opgesteld:

1° rechts ... (tekst van het ontwerp) ... ;

.../...

2° in één enkele file, zover mogelijk van de aslijn der rijbaan en, bij voorkomend geval, buiten de rijbaan, op de gelijkgrondse berm.

In dit laatste geval ... (tekst van het ontwerp) ...

2. Voertuigen van meer dan 2 meter lang moeten ... (tekst van het ontwerp) ..." .

Artikel 11.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 11.

In artikel 33 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden "Het stilstaan van voertuigen is verboden" worden vervangen door : "Het is verboden een voertuig in de toestand van stilstaand voertuig te brengen";

2° de tekst onder 5° wordt door de volgende bepaling vervangen : "5° op minder dan acht meter ... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 12.

Onder 6° van het nieuw artikel 34, verbiedt het ontwerp het stationeren op minder dan een meter zowel vóór als achter een ander stilstaand of stationerend voertuig, alsook wanneer een ander stilstaand of stationerend voertuig zich ten gevolge daarvan onmogelijk zou kunnen verwijderen.

.../...

Hier moge de Raad van State de opmerking herhalen die hij heeft gemaakt in het advies betreffende het huidig Verkeersreglement (L. 4188/2) : "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 stationeren zijn begonnen en bijgevolg de overtreder te vinden".

De nieuwe bepaling die in nr 6 wordt ingevoegd zou nr 6bis moeten vormen.

Met dat verbod bedoelt de Regering niet alleen, dat een voertuig niet zo mag worden gestationeerd dat een ander reeds stilstaand of stationerend voertuig daardoor onmogelijk kan vertrekken, maar ook dat een voertuig niet zo mag worden gestationeerd dat het instappen in een ander reeds stilstaand of stationerend voertuig onmogelijk is. De tekst moet zo worden geredigeerd dat met beide bedoelingen rekening wordt gehouden.

Voor het overige zijn bij het artikel nog opmerkingen betreffende de vorm te maken die voldoende blijken uit de hierna voorgestelde tekst :

"Artikel 12.-

Artikel 34 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

.../...

"Artikel 34. 1. Het is verboden ... (tekst van het ontwerp) ... langer dan 24 uren achter elkaar te laten stationeren op enige plaats van een openbare weg.

Het is eveneens verboden er voertuigen voor verkoop ... (tekst van het ontwerp) ...

2. Het is verboden een voertuig te laten stationeren :

1° op de plaatsen bedoeld in artikel 33;

2° vóór in- en uitgangen van openbare doorgangen;

3° ...(tekst van het ontwerp) ... ;

4° vóór de inrij van openbare of particuliere gebouwen, behalve als het inschrijvingsteken van het voertuig leesbaar op de inrij is aangebracht;

5° op plaatsen waar ... (tekst van het ontwerp) ... ;

6° op minder dan een meter zowel vóór als achter een ander stilstaand of stationerend voertuig;

6°bis wanneer de opstelling van het voertuig het instappen in-of het wegrijden van een ander stilstaand of stationerend voertuig verhindert;

7°, 8°, 9°, 10°, 11° en 12° ... (tekst van het ontwerp, zoals hij is geamendeerd voor nummer 9°) ... :

13° op openbare wegen wanneer hierdoor de doorgang van de spoorrijtuigen wordt belemmerd;

14° op openbare wegen, wanneer daardoor de vrije doorgang op de rijbaan minder dan drie meter breed wordt".

.../...

Artikel 14.

Voorgesteld wordt :

"Artikel 14.-

Artikel 37, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Zodra door een speciaal geluidsignaal wordt kenbaar gemaakt dat een zieken-, politie-, rijkswacht- of brandweerwagen, een voertuig van het Korps Burgerlijke Veiligheid of van een centraal reddingsstation van het mijnbekken in aantocht is, moeten de bestuurders onmiddellijk uitwijken en stoppen".

Artikel 16.

Door de woorden "snelheidswedstrijden" te vervangen door "sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden", schijnt het ontwerp gewone snelheidswedstrijden tussen twee bestuurders impliciet toe te laten, aangezien die wedstrijden niet georganiseerd zijn en dus niet als sportwedstrijden moeten worden beschouwd. Die bedoeling heeft de Regering echter zeker niet.

Bijgevolg wordt de volgende tekst voorgesteld :

.../...

"Artikel 16.-

Artikel 39 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

Artikel 39. Behoudens speciale toelating van de overheid zijn verboden, op de openbare weg, alle snelheidswedstrijden en sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden".

Artikel 17.

Waar het ontwerp bepaalt, dat de provinciegouverneur , wanneer hij een besluit neemt in verband met de dooibarelen of autowegen, zich aan het advies van de Minister dient te houden, verliest het ontwerp uit het oog dat de gouverneur deel uitmaakt van de hiërarchie en dat het tot de bevoegdheid van de Minister behoort aan de gouverneur de onderrichtingen te geven welke hij dienstig acht, in de vorm waartoe de omstandigheden aanleiding geven.

De bepaling is bovendien overbodig. Dat de provinciegouverneur de ministeriële onderrichtingen moet nakomen,spreekt immers vanzelf.

Artikel 18 (geamendeerd).

Het ontwerp vult nummer 2 van artikel 42 van het Verkeersreglement aan met een bepaling, die de bestuurders van in het ontwerp aangewezen voertuigen verplicht, door het teken nr 14 te kennen te geven dat hun voertuig op de rijbaan tot stilstand is gebracht.

.../...

Op het eerste gezicht schijnt deze bepaling niet thuis te horen onder de artikelen die volgens de ondertitel handelen over het "gebruik van de lichten".

Nochtans is de invoeging van deze bepaling in artikel 42 verantwoord, aangezien het gebruik van het teken nr 14 verplicht is als er defect is aan de verlichtingsmiddelen.

De bepaling zou echter anders moeten worden geredigeerd. Het voertuig is niet noodzakelijk tot stilstand gekomen wegens defect aan de verlichtings- of signalisatiemiddelen. De oorzaak van het tot stilstand komen heeft hier geen belang. Wat dient te worden gezegd is,dat een stilstaand voertuig waarvan de verlichtings- of signalisatiemiddelen defect zijn, moet worden gesignaleerd door middel van het teken nr 14.

De beschrijving van het teken nr 14 en de regelen voor de plaatsing ervan kunnen beter in artikel 96 worden vermeld.

Ingevolge deze opmerkingen wordt de volgende tekst voorgesteld :

"Artikel 18.

Artikel 42 van hetzelfde besluit,gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 december 1954, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

.../...

"Artikel 42. 1. ... (tekst van de Regering) ...

2. Wanneer het voertuig stilstaat of stationeert ... (tekst van de Regering) ...

Zijn, in evengenoemd geval, de verlichtings- of signalisatiemiddelen defect, dan moet de bestuurder van een voertuig waarvan het maximumgewicht 3.500 kg overschrijdt, of van een voertuig gebezigd voor een autocar- of autobusdienst, zijn op de rijbaan tot stilstand gekomen voertuig signaleren door het in artikel 96 voorgeschreven teken nr 14.

3. De standlichten en de rode achterlichten van motorvoertuigen ... (tekst van de Regering) ...".

Artikel 19.

De inleidende bepaling van artikel 19 ware als volgt te lezen :

"Artikel 19.-

Artikel 48, nummers 5, 6 en 7, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen : ...".

De nummers 5, 6 en 7, eerste en tweede lid, leze men als volgt :

.../...

"5. Op plaatsen waar het verkeer door een bevoegd persoon of door verkeerslichten geregeld wordt, mogen voetgangers de rijbaan eerst oversteken wanneer het verkeer in de door hen te volgen richting toegelaten is.

6. Op plaatsen waar het verkeer noch door een bevoegd persoon noch door verkeerslichten geregeld wordt, mogen voetgangers :

a) indien er zich geen doorgang voor voetgangers bevindt, de rijbaan eerst nemen na er zich van vergewist te hebben dat zij het kunnen doen zonder het verkeer van de bestuurders te hinderen; zij moeten bovendien de rijbaan haaks op haar aslijn oversteken;

b) indien er zich een doorgang voor voetgangers bevindt, zich slechts voorzichtig daarop begeven en met inachtneming van de afstand waarop de naderende voertuigen zich bevinden.

7. Voetgangers mogen in geen geval zonder noodzaak op de rijbaan blijven staan.

Op plaatsen waar dichtbij een doorgang voor voetgangers is, moeten zij hiervan gebruik maken ".

Het laatste (geamendeerde) lid van het nieuwe artikel 48, 7°, handelt over de dwarsstrepen die op de rijbaan worden aangebracht om de doorgangen voor voetgangers af te bakenen. Deze bepaling ware beter op haar plaats in artikel 112 van het Verkeersreglement, dat in het bijzonder betrekking heeft op de dwarsstrepen. In het

.../...

huidige reglement zegt artikel 112 trouwens, dat op de grond tekens mogen worden aangebracht ter afbakening van de doorgangen voor voetgangers.

Anderzijds dienen de woorden "gele strepen" te worden vervangen door de woorden "gele stroken".

Artikel 20.

Zonder opmerkingen.

Artikel 21.

Dit artikel voegt in het Verkeersreglement een nieuw hoofdstuk in, dat slechts uit een enkel artikel bestaat. Dit nieuwe artikel 56 bis, genomen ter uitvoering van de wet van 12 juli 1956, bevat de regels die naast de voorschriften van het reglement voor het verkeer op de openbare weg, meer in het bijzonder voor autowegen gelden.

Onder nummer 1, a, moet de bevoegde Minister worden aangeduid in de bewoordingen welke de wet van 12 juli 1956 gebruikt : "De Minister tot wiens bevoegdheid de Openbare Werken behoren". Deze opmerking geldt ook voor nummer 5, a en b, van hetzelfde artikel.

Na het woord : "luchtbanden" moet het woord "cushionbanden", dit zijn banden zonder binnenband, worden ingevoegd. Die banden zijn uitdrukkelijk vernoemd in de nieuwe tekst van artikel 87-1, zoals deze door artikel 37 van het huidig ontwerp wordt vervangen.

.../...

In nummer 2, eerste lid, zegt het ontwerp bij vergissing dat de plaatsen waar men de autowegen mag verlaten, worden aangewezen door het teken nr 22. Dit lid moet als volgt worden gelezen :

"2. De tot het verkeer op autowegen toegelaten voertuigen mogen die wegen maar oprijden of verlaten op de plaatsen die daarvoor speciaal zijn ingericht. De toegangswegen worden door het teken nr 22 aangewezen".

De verdere tekst van nummer 2 heeft betrekking op autowegen die voor het verkeer zijn opengesteld zonder volledig te zijn ingericht. Hier is het ontwerp niet in overeenstemming met de wet. Deze bepaalt, dat de toegang of het oversteken van autowegen tijdens de inrichtingswerken verboden is "behalve onder de door de Koning bepaalde voorwaarden en op de plaatsen aangeduid door de Minister". Het ontwerp daarentegen zegt dat het oprijden, het verlaten en het oversteken mogen geschieden langs om het even welke openbare weg, behalve als een verkeersteken het verbiedt. Het zegt niet dat de plaatsen waar men de autoweg mag oprijden of oversteken, door de Minister moeten worden aangewezen.

Ter wille van de overeenstemming wordt voorgesteld de tekst als volgt te lezen :

"Wanneer een autoweg voor het verkeer wordt opengesteld zonder volledig te zijn ingericht :

.../...

a) mogen de voertuigen die tot het verkeer op autowegen zijn toegelaten, die wegen oprijden of verlaten langs de openbare wegen aangegeven door een besluit van de Minister tot wiens bevoegdheid de Openbare Werken behoren;

b) mag elke gebruiker de autoweg oversteken door een gewone openbare weg te volgen die aan weerszijden van de autoweg doorloopt en aangegeven is door een besluit van de Minister tot wiens bevoegdheid de Openbare Werken behoren.

Op de andere openbare wegen die op de autoweg uitlopen en door de Minister niet aangewezen zijn voor het oprijden of oversteken van de autoweg, worden de nodige tekens aangebracht".

In nummer 3 leze men :"dwarsverbindingen die de rijbanen van een autoweg verbinden".

In nummer 5 moet het woord "gelijkaardige" vervallen.

Het ontwerp zegt dat sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, op autowegen slechts mogen plaats hebben "met de toelating van de Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autowegen behoort en onder de door hem bepaalde voorwaarden". Krachtens deze bepaling kan de Minister niet alleen vergunning verlenen tot het inrichten van zodanige wedstrijden, maar kan hij ook, althans voor ieder geval, bepalen onder welke voorwaarden die wedstrijden mogen worden gehouden.

.../...

Door deze bepaling wordt de Minister dus door de Koning gemachtigd om die voorwaarden vast te stellen, terwijl artikel 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen de Koning machtigt tot het vaststellen van de verordeningen om in de veiligheid en het gemak van het verkeer op de autosnelwegen en de instandhouding van deze wegen te voorzien, terwijl het tweede lid van hetzelfde artikel bepaalt:"Hij (de Koning) bepaalt onder meer de voorwaarden waaraan de sportwedstrijden zijn onderworpen". De vraag is of die machtsoverdracht kan worden aanvaard.

Ofschoon de wet van 12 juli 1956 uitdrukkelijk alleen aan de Koning verordenende bevoegdheid toekent, kan gevoeglijk worden aangenomen dat deze wet de titularis van de uitvoerende macht niet verbiedt de Minister in beperkte mate opdracht te geven om binnen het door de Koning zelf vastgestelde kader uitvoeringsverordeningen te nemen. Dergelijke beperkte machtsoverdracht komt herhaaldelijk voor en is in aangelegenheden als deze moeilijk te vermijden.

In tegenstelling met de wet van 1 augustus 1899, bepaalt de wet van 12 juli 1956 niet, dat de provinciale raden en de gemeenteraden verordeningen kunnen uitvaardigen ter aanvulling van de algemene reglementen. Zij verbiedt integendeel aan deze raden aanvullende verordeningen vast te stellen betreffende de politie van het verkeer op de autowegen, zulks met het duidelijk oogmerk om deze politie uitsluitend onder het centraal gezag te doen ressorteren. Zowel de geest als de letter van de wet van 1956 verschillen dus aanzienlijk van de wet van 1899, waarop de Raad van State in het advies L. 3119/2

.../...

heeft opgemerkt : "In de huidige stand van de wetgeving kan de Koning aan de Minister dus enkel bevoegdheid verlenen tot uitvoering, zoals de bevoegdheid om individuele maatregelen te treffen". In de parlementaire voorbereiding van de wet van 1899 treft men, zoals de Raad van State in hetzelfde advies heeft opgemerkt, gegevens aan die aan de Ministers alle verordenende bevoegdheid ontzeggen, terwijl hetzelfde niet kan worden afgeleid uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 1956. Deze laatste wet belast de Minister bovendien herhaaldelijk met het nemen van maatregelen die, zonder daarom als verordenende maatregelen te worden bestempeld, niettemin verplichtingen opleggen aan de gebruikers van de autowegen (artikel 2) of sommige personen van de algemene verbodsbepalingen van de wet ontslaan (artikelen 4 en 10). Met inachtneming van al deze gegevens kan redelijkerwijze worden aangenomen, dat de wet de Koning niet verbiedt inzake politie van het wegverkeer op de autowegen enige bevoegdheid aan de Minister over te dragen, op voorwaarde evenwel dat die overdracht, overeenkomstig de algemene theorie inzake machtsoverdracht, tot detailkwesties wordt beperkt en niet in strijd is met de wetsbepalingen zelf.

In dat opzicht nu is de bepaling van artikel 21-5 van het ontwerp niet geheel vrij van kritiek. Artikel 3, tweede lid, van de wet belast de Koning immers uitdrukkelijk met het bepalen van de voorwaarden waaraan de sportwedstrijden zijn onderworpen. De Koning moet dus zelf bepalen aan welke algemene voorwaarden die wedstrijden zijn onderworpen, terwijl hij de Minister kan laten beslissen die voorwaarden telkens aan te passen aan het bijzonder karakter van de wedstrijd en aan de

.../...

specifieke omstandigheden waarin hij plaats heeft.

Overeenkomstig deze opmerkingen zou het slot van artikel 21-5 als volgt moeten luiden : "met de toelating van de Minister tot wiens bevoegdheid de Openbare Werken behoren, overeenkomstig de bij koninklijk besluit vastgestelde algemene voorwaarden".

In nummer 6 wordt de bevoegdheid die aan de Minister of aan zijn gemachtigde is verleend om alle voorlopige maatregelen te treffen voor de regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van een autoweg, verantwoord door de overweging dat "de minste vertraging in de beslissing gevaren voor de weggebruikers zou kunnen meebrengen". Wanneer er gevaar ligt in het uitstel, mag niet alleen de Minister of zijn gemachtigde, maar ook ieder bevoegd persoon de voorlopige maatregelen nemen die nodig zijn.

Wordt met de tekst alleen de bevoegdheid in geval van onmiddellijk dreigend gevaar bedoeld, dan is hij overbodig.

Artikel 22.

Dit artikel kan duidelijker als volgt worden geredigeerd :

"Artikel 22. -

In artikel 57, 2°, van hetzelfde besluit worden de woorden "geleed voertuig : 14 meter" vervangen door de woorden "geleed voertuig : 15 meter".

.../...

Artikel 23.

De inleidende volzin van dit artikel dient als volgt te worden gelezen :

"Artikel 23.-

Artikel 58, nummer 1, van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld : ...".

Het woord "beeldjes" kan vervallen.

De tekst kan beter als volgt worden gelezen :

"Geen enkel voertuig ... mag aan de buitenkant voorzien zijn van gevaarlijke versierselen ...".

Artikel 23bis.

De inleidende volzin dient als volgt te worden gelezen :

"Artikel 23bis.

Artikel 66, nummer 1, wordt door de volgende bepalingen vervangen : ...".

Artikel 24.

Men leze dit artikel als volgt :

"Artikel 24.-

Artikel 66, nummer 3, wordt aangevuld met de volgende bepaling die er het tweede lid van zal vormen :

"Het is verboden op die voertuigen in amazonehouding te zitten".

.../...

Artikel 25.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 25.-

In artikel 67 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het inleidend zinsdeel en nummer 1, eerste lid, worden door de volgende bepalingen vervangen : ...

2° nummer 4 wordt door de volgende bepalingen vervangen: ...

Artikel 26.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 26.-

In artikel 68, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden "5 ton" en "bijlage 5" onderscheidenlijk vervangen door de woorden "3.500 kg" en "bijlage 8".

Artikelen 27 en 28.

De opmerking die bij artikel 17 van het ontwerp is gemaakt in verband met het advies van de Minister aan de provinciegouverneur, geldt ook voor deze beide artikelen, die dus kunnen vervallen.

.../...

Artikel 29.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 29.-

In artikel 73 van hetzelfde besluit worden de woorden "Bij overtreding van het bepaalde in artikel 67" vervangen door "Bij overtreding van het bepaalde in de artikelen 61, 62 en 67".

Artikel 30 (geamendeerd).

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 30.-

In artikel 75 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1. nummer 2 wordt met de volgende bepaling aangevuld : "Zij moeten ... (tekst van het ontwerp) ...";

2. nummer 3 wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"3. Een voertuig mag niet meer dan twee gelijksoortige lichten en, van achteren, niet meer dan twee rode reflectoren voeren.

Dit voorschrift geldt niet voor de zij- en richtingslichten, noch voor de in artikel 42, 1,g, bedoelde lichten en reflectoren die dienen om de ladingen te signaleren.

.../...

Twee gelijksoortige lichten, waarvan de kleinste afstand ... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 31.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 31.-

In artikel 76 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° nummer 5 wordt als volgt aangevuld : ... (tekst van het ontwerp) ;

2° nummer 7 wordt door de volgende bepaling vervangen :

"7° Zieken-, politie-, rijkswacht- of brandweerwagens en voertuigen van het korps burgerlijke veiligheid of van een centraal reddingsstation van het mijnbekken mogen van voren een oranjegeel knipperlicht voeren".

Artikel 32.

Het huidig Verkeersreglement maakt geen gewag van "speciale voertuigen". In feite bedoelt het ontwerp de voor speciale doeleinden gebouwde of ingerichte voertuigen, waarover sprake in artikel 59 van het Verkeersreglement.

Dit artikel zou dus als volgt moeten worden gelezen :

"Artikel 32.-

Artikel 78, 2, derde lid, van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"Betreft het voor een speciaal doel gebouwde of ingerichte voertuigen als bedoeld in artikel 59, dan mag die maximumhoogte tot 1,45 m worden opgevoerd".

.../...

Artikel 35.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 35.-

In artikel 83 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° nummer 1 wordt met de volgende bepaling aangevuld : "Voor de rijwielen ... (tekst van het ontwerp) ..." ;

2° nummer 3 wordt door de volgende bepaling vervangen :

"3° Zieken-, politie-, rijkswacht- of brandweerwagens en voertuigen van het korps burgerlijke veiligheid of van een centraal reddingsstation van het mijnbekken mogen, benevens van de onder 1 bedoelde toestellen, ook van een speciaal geluidstoestel voorzien zijn".

Artikel 36.

Krachtens het laatste lid van dit artikel is het verboden versnellingen van de motor herhaaldelijk in te schakelen "als het voertuig stilstaat" ("au point fixe").

Uit de verstrekte toelichting blijkt dat de woorden "au point fixe" betekenen dat de motor vrij loopt zonder dat de koppeling ingeschakeld is, terwijl het voertuig stilstaat of in beweging is.

Het is te vrezen dat de meeste autobestuurders deze woorden zo zullen verstaan, dat de motor draait terwijl het voertuig stilstaat. De Nederlandse tekst zegt het trouwens zo. Daarom verdient het aanbeveling in de Franse tekst de woorden "au point fixe" te vervangen door de uitdrukking "au point mort" (Dictionnaire de l'Académie française, deel II , blz. 366, kol.3). Deze uitdrukking geeft de bedoeling van de Regering weer ; het is bovendien de meest gangbare uitdrukking. De Nederlandse tekst dient dan als volgt te worden gelezen :

"In bebouwde kommen is het verboden herhaaldelijk de motor in vrijloopstand te versnellen".

.../...

Artikel 37.

Het nieuw artikel 87, 1, bevat in feite drie afzonderlijke bepalingen. Voorgesteld wordt deze als volgt te redigeren :

"Artikel 87.-

1. Wielbanden moeten een loopvlak hebben zonder holten of uitsprongen die de openbare weg kunnen beschadigen.

Wanneer het voertuig in onbeladen toestand op een horizontale weg met een grotere snelheid dan 20 kilometer per uur kan rijden, moeten de lucht- of cushionbanden een duidelijk getekende loopstrook hebben.

Bij sneeuw of ijzel mogen de banden van sneeuwkettingen voorzien worden".

Artikelen 38 en 39.

In de Franse tekst vervange men het woord "termes" door "mots".

.../...

Artikel 40.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 40.-

In artikel 94 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het tweede lid, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 16 juni 1954, wordt door de volgende bepaling vervangen : ... (tekst van het ontwerp, zoals hij is geamendeerd) ...

2° het derde lid wordt opgeheven".

Artikel 41.

Dit artikel dient als volgt te worden gelezen :

"Artikel 41.-

Artikel 95 van hetzelfde besluit wordt opgeheven".

Artikel 41bis.

Aansluitend aan de opmerkingen bij artikel 18 van het ontwerp, wordt voorgesteld het artikel als volgt te lezen :

.../...

"Artikel 41bis.-

Artikel 96, nummer 2, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"2. Onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikel 8, tweede lid, van dit reglement, mag het teken nr 14 door de bestuurder worden gebruikt om aan te geven dat zijn voertuig door een toevallige oorzaak op de rijbaan stilstaat. Het teken nr 14 moet worden gebruikt in het geval bedoeld in artikel 42, 2, tweede lid.

Dit teken, waarvan de zijden ten minste 0,40 meter lang zijn, moet op de rijbaan op de grond worden geplaatst, op een afstand van ten minste 30 meter van het voertuig op gewone wegen, en van ten minste 100 meter op autowegen. In dit geval wordt onder het teken geen bord (dat de aard van het gevaar aangeeft) bevestigd".

Artikel 42.

Dit artikel dient als volgt te worden gelezen :

"Artikel 42.-

Artikel 99, nummer 2, van hetzelfde besluit wordt opgeheven".

.../...

Artikel 43.

Zonder opmerkingen.

Artikel 44.

Dit artikel voegt in het Verkeersreglement een artikel 103bis in met betrekking tot "tekens betreffende de voorrang van doorgang". Behalve de nieuwe nummers 101b, 102b, 104, 105a en 105b, komen deze tekens reeds voor in het huidige Verkeersreglement waar zij bij de gevaarstekens, bij de verbodstekens of bij de aanwijzingstekens zijn ondergebracht.

Door tekens van een andere categorie in een nieuwe categorie op te nemen, komt het empirisch karakter van de indeling der verkeerstekens nog scherper tot uiting.

In zijn vorige adviezen, nummers L. 3119/2 en L. 4188/2, heeft de Raad van State zijn bezwaren tegen deze indeling te kennen gegeven. Aangezien die indeling echter gedeeltelijk was overgenomen uit het protocol nopens de verkeerstekens, ondertekend te Genève op 19 september 1949, welk protocol door de Wetgevende Kamers was goedgekeurd, oordeelde de Raad van State dat bezwaarlijk een andere indeling kon worden gebruikt.

.../...

Door een nieuwe categorie van verkeerstekens in te voeren, wijkt het huidige ontwerp echter af van de indeling welke in evengenoemde internationale overeenkomst is vastgesteld. Het ontkracht de bestaande indeling, die steunt op de respectieve vorm van de tekens, en kan de verwarring vergroten tussen de tekens die in beginsel rechtsgevolgen hebben (verbods- en gebodstekens bedoeld in de bijlagen 2 en 3) en die welke principieel alleen als aanwijzingen gelden (gevaarstekens en aanwijzingstekens bedoeld in de bijlagen 1 en 4).

De nieuwe categorie van tekens welke artikel 103bis invoert, bevat bovendien borden die openbare wegen aanduiden waarop de weggebruikers voorrang van doorgang hebben op alle kruispunten welke zij op hun weg ontmoeten. Van deze tekens komen de nummers 104, 105a en 105b voor in het op 19 september 1949 te Genève ondertekende protocol nopens de verkeerstekens. De andere, namelijk de nummers 101b en 102b, zijn eveneens internationale tekens waaraan echter een rechthoekig bord wordt toegevoegd, waarop twee pijlen in tegenovergestelde richting wijzen.

Op die wijze krijgen de tekens 101b en 102b een dubbele betekenis. Enerzijds wijzen zij op de verplichting, op het genaderd kruispunt de doorgang vrij te laten, anderzijds verwittigen zij de bestuurders dat de op het kruispunt genaderde weg over zijn gehele lengte voorrang heeft.

.../...

De figuur op de rechthoek geeft niet duidelijk te kennen wat ze betekent. Aangezien dit nieuwe teken alleen in ons land zal voorkomen, is er reden om te vrezen dat buitenlanders zich over de betekenis zullen vergissen.

De internationale overeenkomsten inzake wegverkeer hebben anderzijds tot doel, in alle landen dezelfde verkeersregels toe te passen. Het is dus op zijn minst in strijd met de bedoeling van die overeenkomsten, en vooral van het protocol nopens de verkeerstekens, een nieuw verkeersteken, nr 101b of nr 102b, in te voeren om aan te geven dat de op het kruispunt genaderde weg over zijn gehele longte voorrang heeft, terwijl het protocol zegt dat het teken nr 101a of nr 102a in het algemeen dient om aan te duiden dat de op het kruispunt genaderde weg een voorrangsweg is.

Het verdient dan ook aanbeveling de tekens nr 101 en nr 102b te laten vervallen.

In nummer 3, a, derde lid, van dit artikel 103bis dienen de woorden "in ieder geval" te worden geschrapt.

Voor nummer 3, a, vierde lid, van hetzelfde artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

"Teken nr 101c wordt ten opzichte van het kruispunt aangebracht op de afstand die er op aangegeven is".

.../...

Voor het voorlaatste lid van nummer 3, a, van hetzelfde artikel hebben de gemachtigden van de Regering hun instemming betuigd met de volgende tekst :

"Teken nr 105b wordt aangebracht op de erop aangegeven afstand van het eerstkomend kruispunt waar de voorrang ophoudt".

De twee alinea's van nummer 4, a, van hetzelfde artikel kunnen worden samengevoegd als volgt :

"Behalve wanneer de voorrang van doorgang blijkt uit de kenmerken van de op het kruispunt genaderde wegen, moet het teken nr 103 terzelfdertijd worden aangebracht als het teken nr 101a of 102a".

\+

\+ \+

Onder nummer 4, d, van hetzelfde artikel bepaalt het ontwerp dat de tekens nummers 104, 105a en 105b slechts worden aangebracht "op de grote verkeerswegen die tot het Rijksnet behoren".

Door het gebruiken van de benaming "grote verkeerswegen" schijnt het ontwerp in het reglement op de politie van het wegverkeer het stelsel van de radiale wegen en van de wegen bebakend door kilometerpalen met rode kop opnieuw in te voeren, het stelsel dus van het Verkeersreglement van 1 februari 1934. Door artikel 53 van dit reglement, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 16 oktober 1947, worden als hoofdwegen ten opzichte van de daarop uitlopende wegen aangemerkt een tiental openbare wegen met als uitgangspunt Brussel, alsook de wegen

.../...

bebakend door kilometerpalen met rode kop. De aldus aangegeven wegen worden evenwel alleen buiten de bebouwde kommen als hoofdwegen beschouwd.

In tegenstelling met het Verkeersreglement van 1 februari 1934, geeft het ontwerp geen grote verkeerswegen aan die voorrangswegen zouden zijn ten opzichte van alle openbare wegen die er op uitlopen. Het voert alleen tekens in waardoor sommige openbare wegen over hun gehele longte voorrangswegen worden.

Het ontwerp zegt evenmin welke overheid bevoegd is om die tekens aan te brengen. Volgens de opvatting van de Regering zou de Koning niet bevoegd zijn om de tekens nummers 104, 105a en 105b op de grote verkeerswegen aan te brengen. Krachtens de wet van 1 augustus 1899 gemachtigd om algemene reglementen uit te vaardigen voor het ganse grondgebied van het Rijk, zou de Koning niet bevoegd zijn om bijzondere reglementen uit te vaardigen die alleen voor een gedeelte van het grondgebied gelden. Evengenoemde wet van 1899 kent die bevoegdheid immers toe hetzij aan de provinciale raden, hetzij aan de gemeenteraden die binnen de grenzen van hun onderscheidene territoriale bevoegdheid de algemene reglementen kunnen aanvullen. De provinciale reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Koning en de gemeentelijke reglementen aan de bestendige deputatie, behoudens beroep bij de Koning.

.../...

De Regering oordeelt dat het bevel tot het aanbrengen van de tekens nummers 104, 105a en 105b op verkeerswegen die tot het Rijksnet behoren, van de provinciale raden moet uitgaan. Loopt de verkeersweg over het grondgebied van meer dan een provincie, dan behoren de provinciale raden met elkaar overleg te plegen.

\+

\+ +

Bij het voorstel van de Regering zijn verschillende opmerkingen te maken.

Zonder dat dit uitdrukkelijk wordt gezegd, voert het ontwerp een bijzondere regeling in voor het verkeer op sommige openbare wegen. Deze regeling komt neer op voorrang van doorgang op alle kruispunten welke een openbare weg over zijn gehele longte ontmoet. Een bepaling in de tekst zelf, zeggend dat sommige openbare wegen aan die bijzondere regeling kunnen worden onderworpen, lijkt niet te kunnen worden gemist.

\+

\+ +

.../...

Voorts moet worden bepaald welke overheid bevoegd is om vast te stellen op welke grote verkeerswegen bedoelde bijzondere regeling toepassing zal vinden.

Het is juist dat het aanwijzen van die wegen tot de bevoegdheid behoort van de overheden die aan het algemeen reglement aanvullende reglementen kunnen toevoegen. Het gaat immers om een maatregel tot toepassing van het algemeen reglement op een gedeelte van het grondgebied. Maar die overheden zijn niet alleen de provinciale raden. Ook de gemeenteraad zou kunnen bevelen dat de hiervoren bedoelde tekens moeten worden aangebracht op het gedeelte van een tot het Rijksnet behorende openbare weg dat over het grondgebied van de gemeente loopt.

Om te vermijden dat ook de gemeenteraden grote verkeerswegen zouden aanwijzen, moet de tekst bepalen, dat het voor die grote verkeerswegen geldende stelsel alleen mag worden toegepast op openbare wegen die over het grondgebied van meer dan een gemeente lopen. Zo zullen alleen de provinciale raden bevoegd zijn om die grote verkeerswegen aan te wijzen.

\+

\+ \+

Ten slotte verdient het aanbeveling in het ontwerp te zeggen, dat de voorrang van doorgang voor gebruikers van de openbare weg waarop het teken nr 104 is aangebracht, een einde moet nemen wanneer een bebouwde kom wordt genaderd. In het Verkeersreglement van 1 februari 1934 vielen de bebouwde kommen eveneens buiten de bijzondere regeling voor de radiale wegen en de wegen bebakend door kilometerpalen met rode kop.

.../...

Voorgesteld wordt de tekst als volgt te lezen :

"e) De provinciale raden wijzen de tot het Rijksnet behorende en over het grondgebied van meer dan een gemeente lopende grote verkeerswegen aan waar de bestuurders, buiten de bebouwde kommen, voorrang van doorgang hebben op alle kruispunten.

De voorrang van doorgang en het einde daarvan worden aangegeven door middel van de tekens 104, 105a en 105b. Deze mogen alleen worden aangebracht op de overeenkomstig het vorige lid aangewezen grote verkeerswegen".

\+

\+ +

In nummer 4, e, van hetzelfde artikel leze men : "... behalve ingeval het de algemene regel van de voorrang van rechts te kennen mocht geven".

Artikel 45 (geamendeerd).

De inleidende volzin van dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 45.-

Artikel 104 van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld : ...".

.../...

Artikel 46 (geamendeerd).

Voorgesteld wordt :

"Artikel 46.-

In artikel 105 van hetzelfde besluit wordt een nummer 4 ingevoegd, luidend als volgt :

"4° ... (tekst van het ontwerp der Regering) ...".

Artikel 47.

Dit artikel kan beter worden gelezen als volgt :

"Artikel 47.-

In artikel 106 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het tweede lid : het cijfer "0,05 m" wordt vervangen door het cijfer "0,08 m";

2° het artikel wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"Aan doorgangen voor voetgangers mag gebruik worden gemaakt van lichtsignalen ten behoeve van het verkeer. In dat geval mogen voetgangers de lichten in werking brengen".

.../...

Artikel 47bis.

Dit artikel zou beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 47bis.-

Artikel 107 van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepalingen aangevuld :

"Om een bijzonder gevaarlijke plaats aan te wijzen ... (tekst van het ontwerp, behalve in het tweede lid waar men in de Franse tekst dient te lezen "au passage" in plaats van "au droit du passage"). ...".

Artikel 48.

In zijn advies L. 4188 had de Raad van State voor de tekst van artikel 104 in overweging gegeven dat de in dit artikel bedoelde doorlopende of onderbroken strepen wit zouden zijn.

Deze aanbeveling moge worden herhaald naar aanleiding van artikel 110 van het huidig Verkeersreglement, destemeer daar het "Europees Akkoord betreffende de verkeerstekens" van 13 december 1957, waarbij België betrokken is, bepaalt dat in de landen waar de witte en de gele kleur worden gebruikt voor de tekens op de grond "de ene wordt gebruikt voor de tekens die bestemd zijn voor de bewegende voertuigen, behalve voor de lijnen die de rijbaan afbakenen, en de andere wordt gebruikt voor de tekens die de regeling betreffende de doorgang en het stationeren aanduidt en voor de lijnen die de rijbaan afbakenen"(artikel 6).

.../...

Het Verkeersreglement reserveert de witte strepen voor de regeling van de bewegende voertuigen, de gele strepen voor de regeling van het stilstaan en het stationeren en voor de afbakening van de weg.

Wat de vorm betreft, ware dit artikel beter als volgt te lezen :

"Artikel 48.-

In artikel 110 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° het vierde lid wordt door de volgende bepaling vervangen : "...(tekst van het ontwerp)...";

2° het artikel wordt aangevuld met de volgende bepaling : "... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 49.

Dit artikel zou beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 49.-

Artikel 111 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bepaling die er het tweede lid zal van zijn :

"Een doorlopende gele streep mag op een rijbaan de denkbeeldige rand aanwijzen, aan gene kant waarvan het stationeren ... (voorts zoals in het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 50.

Aansluitend op de bij artikel 19 van het ontwerp gemaakte opmerking, wordt voorgesteld de bepaling van het nieuwe artikel 48, 7°, derde lid, in artikel 112 van het Verkeersreglement in te voegen.

Men stelle het artikel als volgt :

"Artikel 50.-

Artikel 112 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"Artikel 112.- 1. Gele banden mogen, evenwijdig met de as van de rijbaan, op de grond worden aangebracht. Zij bakenen de doorgangen voor voetgangers af. Wanneer deze doorgangen voor voetgangers zich op een plaats bevinden waar het verkeer niet door een agent of door lichtsignalen ten behoeve van het verkeer is geregeld, mogen zij worden aangekondigd door een gele bol met knipperlicht zoals bedoeld in artikel 107 van dit reglement.

2. Gele strepen of tekens mogen op de openbare weg worden aangebracht. Zij bakenen de doorgangen af die wielrijders op deze plaats moeten gebruiken om de rijbaan over te steken.

.../...

3. Gele strepen of tekens mogen haaks op de rand van de rijbaan worden aangebracht. Zij wijzen, in de nabijheid van de kruispunten, de plaats aan, aan gene kant waarvan het verboden is een voertuig in de toestand van een stilstaand of stationerend voertuig te brengen.

4. Witte strepen of tekens mogen op de openbare weg worden aangebracht. Zij wijzen de plaats aan waar de bestuurders moeten stoppen om ... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 51.

Dit artikel ware als volgt te lezen :

"Artikel 51.-

In hetzelfde artikel wordt onder de titel "Andere tekens" een artikel 112bis ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 112bis.- 1. Gele strepen of tekens mogen op de openbare weg worden aangebracht. Zij bakenen de plaatsen af waar de stationerende voertuigen moeten staan.

2. ... (tekst van het ontwerp)...".

.../...

Artikel 52.

Artikel 113 van het Verkeersreglement heeft betrekking op de signalering van werken en verkeersbelemmeringen.

Krachtens dit artikel mogen de verbods- en gebodstekens die door werken op de openbare weg noodzakelijk worden gemaakt, slechts worden geplaatst "mits daartoe bij gemeentelijke politieverordening toelating is gegeven".

Het ontwerp voegt aan deze bepaling toe, dat voor werken op een autoweg de toelating om verbods- of gebodstekens te plaatsen wordt gegeven door de Minister of zijn gemachtigde.

Het gaat hier om autowegen ; de werken zijn niet permanent. Gelet op deze gegevens en met inachtneming ook van hetgeen bij artikel 21 is uiteengezet over de mogelijkheid om aan de Minister, inzake autowegen, een beperkte verordenende bevoegdheid op te dragen, schijnt te kunnen worden aangenomen dat deze bepaling wettig is. Het schijnt trouwens ongewoon te eisen dat een koninklijk besluit wordt genomen om toe te staan, dat verkeerstekens worden aangebracht die, naargelang het werk vordert, van plaats moeten kunnen veranderen.

Wat spoedgevallen betreft, waar elke vertraging de veiligheid van het verkeer rechtstreeks in gevaar kan brengen, wordt aangenomen, dat de verbods- of gebodstekens door gelijk welke beambte van de administratie kunnen worden geplaatst, zonder dat daartoe enige tekst vereist is.

.../...

De inleidende volzin van dit artikel leze men als volgt :

"Artikel 52.-

Artikel 113, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen : ...".

Artikel 54.

Dit artikel zou beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 54.-

In artikel 116, eerste en tweede lid, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 juni 1954, worden de woorden "..." vervangen door "...".

Artikel 55.

Dit artikel zou beter als volgt worden gelezen :

"Artikel 55.-

In artikel 117 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 juni 1954, worden de woorden "met uitzondering van" geschrapt".

.../...

Artikel 56.

Artikel 118 van het Verkeersreglement bepaalt :

"Buiten de bij dit reglement uitdrukkelijk bedoelde gevallen mogen alleen de wettelijk gemachtigde overheden de door dit reglement voorgeschreven verkeerstekens op de openbare weg aanbrengen".

In het advies L.4188/2 was voor dit artikel de volgende tekst voorgesteld :

"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".

De genoemde provincie- en gemeenteoverheden zijn immers, hetzij krachtens de wet van 1899, hetzij krachtens de wet van 16-24 augustus 1790, de enige overheden die bevoegd zijn om verkeerstekens te plaatsen. Krachtens zijn bevoegdheid om de algemene verordening vast te stellen, zou de Koning de Minister kunnen opdragen de verkeerstekens te plaatsen die geen verbod of gebod behelzen of die alleen een uit de algemene verordening zelf voortvloeiend verbod of gebod kenbaar maken. Opdat zodanige verkeerstekens kunnen worden geplaatst, is immers geen vooraf bestaande plaatselijke verordening nodig. Het Verkeersreglement draagt de Minister echter deze taak niet op. Alleen de provincie- of gemeenteoverheden zijn dus tot het plaatsen van verkeerstekens bevoegd.

.../...

Aan de zoëven aangehaalde bepaling van artikel 118 voegt het ontwerp toe dat, "in geval van dringende noodzakelijkheid", ook de politie- of Rijkswachtoverheden verkeerstekens mogen aanbrengen om "het verkeer op de verkeersaders met overstelpend druk verkeer, tijdelijk om te leiden of te kanaliseren". Deze verkeerstekens moeten worden verwijderd zodra het verkeer opnieuw normaal is.

"Dringende noodzakelijkheid" als bedoeld in het ontwerp is er niet alleen, als elke vertraging de veiligheid van het wegverkeer in gevaar kan brengen. In dat geval ware het trouwens overbodig voor te schrijven, dat de politie- en Rijkswachtdiensten de verkeerstekens die ter voorkoming van dit gevaar nodig zijn mogen aanbrengen (zie de bij artikel 52 van het ontwerp gemaakte opmerking).

De "dringende noodzakelijkheid" is er ook, als het verkeer belemmerd is en onmiddellijk maatregelen moeten worden genomen om het om te leiden of te kanaliseren.

\+

\+ \+

Voorgesteld wordt de hiervoren aangehaalde tekst die de Raad van State in zijn advies L.4188 voor artikel 118 had voorgesteld, over te nemen.

De bepaling die het ontwerp aan artikel 118 toevoegt, zou van haar kant beter als volgt worden gelezen :

.../...

"Daar waar het verkeer belemmerd wordt, mogen de politie- en Rijkswachtdiensten, als er spoed mede gemoeid is, tijdelijk verkeerstekens aanbrengen om het om te leiden of te kanaliseren.

In dit laatste geval ... (tekst van het ontwerp) ...".

Artikel 57.

De bedoeling van dit artikel is, de verbodsbepaling van artikel 119 van het Verkeersreglement te preciseren. De Regering wil namelijk meer in het bijzonder verbod leggen op het aanbrengen van reclameborden, uithangborden of inrichtingen met een rood of groen licht dat de bestuurders kan verblinden of dat met een verkeersteken kan worden verward.

De tekst is echter zo opgesteld, dat hij verder reikt dan de bedoeling van de Regering. Hij verbiedt immers elke rode of groene kleur op de reclameborden of lichtende inrichtingen.

De volgende lezing zou de bedoeling van de Regering beter weergeven :

"Artikel 57.-

Artikel 119 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bepaling, die er het tweede lid van wordt :

"Het is hoe dan ook verboden een reclamebord, uithangbord of inrichting waarop zich een rood of groen licht bevindt, aan te brengen op minder dan 75 m. van een lichtsignaal ten behoeve van het verkeer en op minder dan 7 meter boven de grond".

.../...

Artikel 58.

Bij 1° : om mogelijke vergissingen aangaande de inwerkingtreding van dit ontwerp te voorkomen, wordt voorgesteld de tekst van artikel 122, eerste lid, van het huidige Verkeersreglement waarbij de inwerkingtreding ervan op 15 juni 1954 wordt bepaald, niet over te nemen.

Bij 2° : het ontwerp voorziet een overgangsperiode gedurende welke, in strijd met de bepaling van artikel 103bis, 4a, de op de dag van de bekendmaking van het besluit bestaande verkeerstekens nummers 101a of 102a kunnen worden gehandhaafd, wanneer het verkeersteken nummer 103 niet is aangebracht.

De bepaling wordt voorgesteld als een afwijking van artikel 103bis, 4a. In werkelijkheid echter stelt zij, dat dit artikel vanaf 31 maart 1958 wordt toegepast.

De door het ontwerp vastgestelde datum 31 maart 1958 moet, krachtens het onlangs genomen besluit van 11 april 1958, vervangen worden door 31 december 1958. In dit verband moge worden opgemerkt, dat de verplichting tot het gelijktijdig aanbrengen van het verkeersteken nummer 101a of nummer 102a en het teken nummer 103 onderscheidenlijk is verdaagd tot 15 juni 1956, 1 januari 1957, 31 maart 1958 en 31 december 1958.

.../...

De bepaling van artikel 103bis, 4a, waarvan de inwerkingtreding voortdurend wordt uitgesteld, dient echter om de veiligheid van het wegverkeer te verzekeren. Het ware dus wenselijk de datum 31 december 1958 in acht te nemen.

De volgende lezing wordt voor dit artikel aanbevolen :

"Artikel 58.-

Artikel 122 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 15 juni 1954, 13 juni 1956, 8 mei 1957 en 11 april 1958, wordt, met uitzondering van zijn eerste lid, door de volgende bepaling vervangen :

"In strijd met het bepaalde in artikel 103bis, 4a, mogen de op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit bestaande verkeerstekens nummers 101 a of 102a, wanneer het verkeersteken nr 103 niet op het bedoelde kruispunt is aangebracht, tot 31 december 1958 worden gehandhaafd".

Artikel 59. (geamendeerd)

Dit artikel schrijft een nieuw verkeersteken nr 3 voor, waarvan het model niet in de bij het ontwerp bedoelde tabel voorkomt.

Voorgesteld wordt :

"Artikel 59.

1° In bijlage 1 van hetzelfde besluit vallen de tekens. ...

.../...

2° Deze bijlage wordt aangevuld met ...".

Artikel 60. (geen opmerkingen)

Artikel 60bis.

Het in dit artikel bedoelde nieuwe verkeersteken nr 52 komt niet voor in de bij het ontwerp gevoegde tabel.

Artikel 63.

Overeenkomstig hetgeen bij het onderzoek van artikel 44 van het ontwerp is voorgesteld, dienen de verkeerstekens 101b en 102b te worden geschrapt.

De verklaring bij het verkeersteken nr 101c ware beter als volgt gesteld :

"Kruispunt op de door het verkeersteken aangeduide afstand waar de bestuurder degenen die rijden op de weg welke hij gaat naderen, moet laten voorgaan".

In de verklaringen van de verkeerstekens nr 103 en nr 104 ware het beter, in de Franse tekst, het werkwoord "jouir" door het werkwoord "avoir" te vervangen.

Aansluitend aan de opmerking bij het nieuwe artikel 103bis, 3a, voorlaatste lid, ware de verklaring van het verkeersteken nr 105 b als volgt te verbeteren : "Einde van de voorrang van doorgang op het volgende, op de aangegeven afstand gelegen kruispunt".

.../...

Artikel 64.

Het ware beter een vaste datum te bepalen waarop de artikelen 23 en 57 in werking zullen treden, liever dan te verwijzen naar de datum van bekendmaking van het besluit.

Dient ook de inwerkingtreding van artikel 51 van het ontwerp niet op een latere datum te worden vastgesteld ? De "andere tekens" die thans op de openbare weg worden aangebracht, zijn dikwijls van een andere kleur dan het artikel voorschrijft. Er moet dus een overgangsperiode worden voorzien om de bevoegde overheid gelegenheid te geven de bepalingen van het artikel in acht te nemen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Artikel 64.-

Artikel 58, nr 1, tweede lid, artikel 112bis en artikel 119, tweede lid, die door dit besluit in het koninklijk besluit van 8 april 1954 worden ingevoegd, treden ... in werking".

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit	
Messieurs : de Heren :	F. LEPAGE,	conseiller d'Etat, raadsheer van State,	président voorzitter
	L. MOUREAU,	conseillers d'Etat,	
	G. HOLOYE,	raadsheren van State,	
	A. BERNARD,	assesseurs de la section de législation,	
	Ch. VAN REEPINGHEN,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
Madame : Mevrouw :	J. DE KOSTER,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. A. DEPONDT, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. DEPONDT, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) J. DE KOSTER.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) F. LEPAGE.