

ROYAUME DE BELGIQUE

-----

Avis 36.952/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

-----

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 9 avril 2004, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté ministériel "modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière", a donné le 19 avril 2004 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996 et modifié par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

"L'urgence se justifie au regard de la détermination du Gouvernement de considérablement diminuer le nombre de victimes sur nos routes. En effet, la Belgique réalise, comparativement aux autres pays européens, l'un des moins bons scores par rapport aux indicateurs de sécurité routière, et ce notamment en termes de mortalité; il s'impose de réagir rapidement afin de rencontrer les objectifs que le Gouvernement s'est fixé dans le cadre des États-généraux pour la sécurité routière et de pouvoir s'aligner au maximum sur les États «modèles» en la matière. Pour rappel, la Belgique s'est engagée à réduire de 33 % le nombre de morts et de blessés sur ses routes d'ici 2006. Le principal moyen pour atteindre cet objectif est d'influencer le comportement des conducteurs. Dès lors, le Gouvernement a adopté et continue d'adopter toute une série de mesures afin de mettre en oeuvre ce moyen.

Il a notamment décidé lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004 de sensibiliser les automobilistes aux abords des écoles et aux endroits fréquentés par les vacanciers. Le Gouvernement estime nécessaire de généraliser les zones 30 aux abords des écoles. Pour ce faire, les gestionnaires de voiries doivent mettre en place des zones 30 autour de chaque école avant la rentrée scolaire 2005. Le Gouvernement souhaite permettre aux gestionnaires de voiries de disposer de tous les instruments nécessaires afin de mieux cibler leurs actions en fonction des circonstances. Ils pourront ainsi en fonction des circonstances saisonnières limiter la vitesse dans des zones à forte densité de vacanciers. Les problèmes de mobilité et de sécurité routière rencontrés lors de la réalisation de travaux sur les voiries pourront être évincés par l'interdiction de l'utilisation du cruise control ou par la possibilité pour les véhicules organisant des déplacements entre le domicile et le lieu de travail d'emprunter des bandes de circulation particulières.

L'urgence se justifie également par la nécessité pour les prochains gouvernements régionaux de préparer leur politique en matière de gestion des voiries.

Pour que toutes les mesures adoptées produisent l'impact escompté, les moyens ne peuvent être disproportionnés. Or le Gouvernement, lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars a constaté que certaines des mesures mises en oeuvre au 1<sup>er</sup> mars 2004 ne remplissaient pas leur rôle de structuration de la société, parce qu'elles présentaient un caractère disproportionné. Il a décidé par conséquent, de modifier ces mesures. Il s'agit de trois types d'infractions, classées dans la catégorie des infractions graves du premier degré. Il convient de leur rendre leur nature première d'infraction ordinaire.

.../...

L'urgence s'explique notamment par le fait que l'arrêté royal du 22 décembre 2003, qui érige certaines infractions en infractions graves, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004. La requalification de trois de ces infractions en infractions ordinaires doit être adoptée au plus vite afin d'écourter au maximum la période pendant laquelle ces infractions sont traitées différemment.

L'urgence est justifiée par la nécessité de garantir au citoyen la sécurité juridique."

\*

\*       \*

Le Conseil d'État, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

Le projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

#### Formalités préalables

Conformément à l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Gouvernements régionaux doivent être associés à l'élaboration de l'arrêté en projet.

Il résulte des pièces jointes à la demande d'avis que le projet d'arrêté a été soumis, le 4 avril 2003, au Comité de concertation Gouvernement fédéral - Gouvernement des Communautés et des Régions.

Selon le procès-verbal de la réunion précitée,

"Er is een discussie gevoerd waarbij het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalde opmerkingen hebben gemaakt, meer bepaald over de concrete organisatie van de veralgemening van de zone 30 en de invoering van nieuwe verkeersborden.

.../...

De betrokken Regeringen hebben hun argumenten ontwikkeld en hierover van gedachten gewisseld, zodat de teksten voor advies aan de Raad van State kunnen worden gestuurd."

Sous réserve que ce Comité de concertation était bien composé de ministres régionaux ayant le pouvoir d'engager leurs Gouvernements respectifs, la procédure d'association des Gouvernements régionaux peut être considérée comme valablement accomplie.

### Observations particulières

#### Article 3

Selon l'article 56, § 1<sup>er</sup>, des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative,

"Les arrêtés royaux et ministériels sont rédigés en français et en néerlandais."

Les mots "cruise control" devraient donc soit être traduits, soit être définis si l'équivalent n'existe pas en français ou en néerlandais <sup>(1)</sup>.

#### Article 5

À l'article 12.1<sup>ter</sup>, en projet, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, la section de législation du Conseil d'État se demande si la fin d'une zone d'abords d'école peut uniquement être signalée par le signal F4b alors que le début d'une telle zone est signalé par les signaux A23 et F4a. Habituellement, les signalisations à l'entrée et à la sortie d'une zone particulière de circulation correspondent.

Si le projet d'arrêté est adopté tel quel, le signal F4b aura deux significations différentes : d'une part, il indiquera la fin d'une zone d'abords d'école en vertu de

---

<sup>(1)</sup> En France, selon le Journal officiel du 15 février 2004, dans le domaine de l'automobile, les mots "adaptative cruise control (ACC)" ont comme équivalent français les mots "régulateur de vitesse et d'espacement (RVE)" qui désignent "un dispositif embarqué agissant automatiquement et qui permet à un véhicule d'en suivre un autre à une distance appropriée".

l'article 12.1<sup>ter</sup> en projet et, d'autre part, il indique déjà , en vertu de l'article 12.1<sup>bis</sup> du même arrêté, la fin d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

#### Article 7

Il convient de prévoir la date à laquelle l'arrêté en projet entrera en vigueur, laquelle ne pourra être antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, arrêté royal dont le projet fait l'objet de l'avis 36.950/4 donné ce jour par le Conseil d'État.

-----

La chambre était composée de

|           |                                |                       |
|-----------|--------------------------------|-----------------------|
| Madame    | M.-L. WILLOT-THOMAS,           | président de chambre, |
| Messieurs | P. LIÉNARDY,<br>P. VANDERNOOT, | conseillers d'État,   |
| Madame    | C. GIGOT,                      | greffier.             |

Le rapport a été présenté par M. P. RONVAUX, auditeur adjoint.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS

KONINKRIJK BELGIË

-----

ADVIES 36.952/4

VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE

-----

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 9 april 2004 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald", heeft op 19 april 2004 het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en gewijzigd bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

"L'urgence se justifie au regard de la détermination du Gouvernement de considérablement diminuer le nombre de victimes sur nos routes. En effet, la Belgique réalise, comparativement aux autres pays européens, l'un des moins bons scores par rapport aux indicateurs de sécurité routière, et ce notamment en termes de mortalité; il s'impose de réagir rapidement afin de rencontrer les objectifs que le Gouvernement s'est fixé dans le cadre des Etats-généraux pour la sécurité routière et de pouvoir s'aligner au maximum sur les Etats "modèles" en la matière. Pour rappel, la Belgique s'est engagée à réduire de 33 % le nombre de morts et de blessés sur ses routes d'ici 2006. Le principal moyen pour atteindre cet objectif est d'influencer le comportement des conducteurs. Dès lors, le Gouvernement a adopté et continue d'adopter toute une série de mesures afin de mettre en oeuvre ce moyen.

Il a notamment décidé lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004 de sensibiliser les automobilistes aux abords des écoles et aux endroits fréquentés par les vacanciers. Le Gouvernement estime nécessaire de généraliser les zones 30 aux abords des écoles. Pour ce faire, les gestionnaires de voiries doivent mettre en place des zones 30 autour de chaque école avant la rentrée scolaire 2005. Le Gouvernement souhaite permettre aux gestionnaires de voiries de disposer de tous les instruments nécessaires afin de mieux cibler leurs actions en fonction des circonstances. Ils pourront ainsi en fonction des circonstances saisonnières limiter la vitesse dans des zones à forte densité de vacanciers. Les problèmes de mobilité et de sécurité routière rencontrés lors de la réalisation de travaux sur les voiries pourront être évincés par l'interdiction de l'utilisation du cruise control ou par la possibilité pour les véhicules organisant des déplacements entre le domicile et le lieu de travail d'emprunter des bandes de circulation particulières.

L'urgence se justifie également par la nécessité pour les prochains gouvernements régionaux de préparer leur politique en matière de gestion des voiries.

Pour que toutes les mesures adoptées produisent l'impact escompté, les moyens ne peuvent être disproportionnés. Or le Gouvernement, lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars a constaté que certaines des mesures mises en oeuvre au 1<sup>er</sup> mars 2004 ne remplissaient pas leur rôle de structuration de la société, parce qu'elles présentaient un caractère disproportionné. Il a décidé par conséquent, de modifier ces mesures. Il s'agit de trois types d'infractions, classées dans la catégorie des infractions graves du premier degré. Il convient de leur rendre leur nature première d'infraction ordinaire.

.../...

L'urgence s'explique notamment par le fait que l'arrêté royal du 22 décembre 2003, qui érige certaines infractions en infractions graves, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004. La requalification de trois de ces infractions en infractions ordinaires doit être adoptée au plus vite afin d'écourter au maximum la période pendant laquelle ces infractions sont traitées différemment.

L'urgence est justifiée par la nécessité de garantir au citoyen la sécurité juridique".

\*

\*   \*

Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State beperkt de afdeling wetgeving van de Raad van State zich tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

#### Voorafgaande vormvereisten

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het ontworpen besluit.

Uit de stukken die bij de adviesaanvraag zijn gevoegd, blijkt dat het ontwerpbesluit op 4 april 2003 is voorgelegd aan het Overlegcomité Federale Regering/Gemeenschaps- en Gewestregeringen.

In de notulen van die vergadering staat :

"Er is een discussie gevoerd waarbij het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalde opmerkingen hebben gemaakt, meer bepaald over de concrete organisatie van de veralgemening van de zone 30 en de invoering van nieuwe verkeersborden.

.../...

De betrokken Regeringen hebben hun argumenten ontwikkeld en hierover van gedachten gewisseld, zodat de teksten voor advies aan de Raad van State kunnen worden gestuurd."

Onder voorbehoud dat dit Overlegcomité was samengesteld uit gewestministers die bevoegd zijn om hun respectieve regeringen te verbinden, kan ervan uitgegaan worden dat de procedure terzake van het erbij betrekken van de gewestregeringen rechtsgeldig doorlopen is.

### Bijzondere opmerkingen

#### Artikel 3

Artikel 56, § 1, van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken bepaalt :

"De koninklijke en ministeriële besluiten worden gesteld in het Nederlands en in het Frans."

Bijgevolg moeten de woorden "cruise control" ofwel worden vertaald, ofwel moet een begripsomschrijving ervan worden gegeven indien daarvoor geen equivalent bestaat in het Nederlands of in het Frans <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> In beschikking 2001/821/EG van de Commissie van 20 november 2001 betreffende een door Frankrijk ingediend verzoek om ontheffing krachtens artikel 8, lid 2, onder c), van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (Publicatieblad Nr. L 307 van 24/11/2001 blz. 0027-0027) wordt de Engelse term "cruise control" in het Nederlands weergegeven met de woorden "snelheidsregelaar". In de Nederlandse lezing van de tekst is het wellicht verkieslijk de woorden "snelheidsregelaar (cruise control)" te gebruiken, te meer daar in Nederlandse regelgeving de term "cruise control" algemeen voorkomt.

### Artikel 5

In verband met het ontworpen artikel 12.1*ter* van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, vraagt de afdeling Wetgeving van de Raad van State zich af of het einde van een schoolomgeving alleen kan worden aangegeven door het verkeersbord F4b, terwijl het begin van die omgeving wordt aangegeven door de verkeerstekens F4a en A23. Gewoonlijk komen de verkeerstekens aan het begin en het einde van een bijzondere verkeersomgeving met elkaar overeen.

Als het ontwerpbesluit als zodanig wordt goedgekeurd, krijgt verkeersbord F4b twee verschillende betekenissen : enerzijds zal het krachtens het ontworpen artikel 12.1*ter* het einde van een schoolomgeving aangeven en anderzijds wijst het reeds krachtens artikel 12.1*bis* van hetzelfde besluit op het einde van een zone met een snelheidsbeperking van 30 km per uur.

### Artikel 7

Er moet worden bepaald op welke datum het ontworpen besluit in werking treedt. Het mag niet vroeger in werking treden dan het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, een koninklijk besluit over het ontwerp waarvan de Raad van State op heden advies 36.950/4 heeft uitgebracht.

-----

De kamer was samengesteld uit

|          |                                |                  |
|----------|--------------------------------|------------------|
| Mevrouw  | M.-L. WILLOT-THOMAS,           | kamervoorzitter, |
| de Heren | P. LIÉNARDY,<br>P. VANDERNOOT, | staatsraden,     |
| Mevrouw  | C. GIGOT,                      | griffier.        |

Het verslag werd uitgebracht door de H. P. RONVAUX, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS