

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juillet 2004

PROPOSITION DE LOI

**améliorant la sécurité routière
des participants à des camps de jeunes
ainsi que des groupes de piétons**

(déposée par M. Jos Ansoms)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2004

WETSVOORSTEL

**ter verbetering van de verkeersveiligheid
van de deelnemers aan jeugdkampen
en van groepen voetgangers**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
<i>DOC 51 0000/000</i> :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	<i>DOC 51 0000/000</i> :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
<i>QRVA</i> :	Questions et Réponses écrites	<i>QRVA</i> :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
<i>CRIV</i> :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	<i>CRIV</i> :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
<i>CRABV</i> :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	<i>CRABV</i> :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
<i>CRIV</i> :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	<i>CRIV</i> :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
<i>PLEN</i> :	Séance plénière	<i>PLEN</i> :	Plenum
<i>COM</i> :	Réunion de commission	<i>COM</i> :	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
 Commandes :
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.laChambre.be
 e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.deKamer.be
 e-mail : publicaties@deKamer.be

RÉSUMÉ

Les groupes de piétons – tels les mouvements de jeunesse et les clubs de randonneurs – forment, avec leurs accompagnateurs, une catégorie à part d'usagers vulnérables. Selon l'auteur de cette proposition de loi, leur sécurité s'est améliorée au cours des dernières années, grâce à une série de modifications apportées au Code de la route. Les personnes qui sécurisent la traversée de la chaussée sont, elles aussi, protégées. L'auteur propose plusieurs mesures supplémentaires, notamment des règles spécifiques relatives aux modalités de déplacement de ces groupes, une uniformisation de l'équipement des personnes autorisées et des mesures de sécurité temporaires en faveur des camps de jeunes.

SAMENVATTING

Groepen voetgangers - zoals jeugdbewegingen en wandelclubs - vormen samen met hun begeleiders een bijzondere categorie van zwakke weggebruikers. Volgens de indiener van dit wetsvoorstel is hun veiligheid de laatste jaren verbeterd dankzij een aantal wijzigingen in het verkeersreglement. Ook personen die het oversteken van de straat beveiligen worden beschermd. De indiener stelt een aantal bijkomende maatregelen voor, met name specifieke regels voor de manier waarop deze groepen zich verplaatsen, een uniformisering van de uitrusting van de gemachtigde personen en tijdelijke veiligheidsmaatregelen ten behoeve van jeugdkampen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

À l'instar des cyclistes, les piétons constituent une catégorie d'usagers de la route particulièrement vulnérable. Comparativement aux automobilistes, ils ne sont absolument pas protégés, et ils sont également plus lents que toutes les autres types d'usagers. Il s'agit souvent d'enfants en bas âge et de personnes âgées qui se déplacent à pied sur de courtes distances. Et cela ressort malheureusement aussi des statistiques relatives aux victimes de la route au sein de cette catégorie d'usagers. En 2001, sur un total de 861 piétons tués ou gravement blessés, pas moins de 235 (28 %) étaient âgés de moins de 12 ans ou de plus de 75 ans.

Qui plus est, les piétons constituent la catégorie d'usagers de la route que les responsables politiques ont «découverte» en tout dernier lieu, certainement dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure routière. Jusqu'il y a quelques années, le trottoir était considéré comme une «zone résiduelle», à laquelle on ne prêtait quasiment pas attention, et il n'existe certainement pas encore de politique parfaite, qui permettrait de traverser les chaussées en toute sécurité. Par surcroît, il devient de plus en plus difficile pour les groupes de piétons et de marcheurs de se déplacer, en raison de l'accroissement considérable du trafic automobile et des comportements agressifs dans la circulation.

Il arrive parfois que la société soit secouée, comme ce fut le cas récemment, dans le cadre du procès retentissant dans le cadre duquel un animateur de jeunesse a été inculpé pour coups et blessures involontaires, parce qu'il n'aurait pas accompagné convenablement son groupe de marcheurs. Il s'agit bien évidemment d'une affaire très sérieuse et pénible, mais nous devons garder à l'esprit qu'un nombre particulièrement élevé de marches, auxquelles participent un nombre important de personnes, sont organisées non seulement dans le cadre de groupements de jeunesse, mais également dans le cadre de mouvements du troisième âge, sans parler des autres clubs de marche récréative. Eux aussi réclament une sécurité routière accrue pour leurs groupes de marche. Ce sont les mouvements de jeunesse et les clubs de marche qui font l'objet de la présente proposition de loi.

Les piétons ont déjà obtenu un certain de nombre de modifications du Code de la route qui leur sont favorables. En outre, certaines personnes sont spécialement chargées d'apporter une protection et de garantir la sécurité des personnes qui traversent une chaussée, comme, par exemple, les surveillants habi-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Evenzeer als fietsers vormen voetgangers een bijzonder kwetsbare categorie van verkeersdeelnemers. In vergelijking met automobilisten zijn zij helemaal niet beschermd, en zij zijn ook langzamer dan alle andere vormen van verkeer. Het gaat daarbij dikwijls om de kleinste kinderen en de bejaarden die zich over de korte afstand te voet verplaatsen. En dat blijkt helaas ook uit de cijfers over de verkeersslachtoffers bij deze weggebruikers. Niet minder dan 235 dode en zwaargewonde voetgangers op een totaal van 861 in het jaar 2001 (28 %) waren ofwel jonger dan 12 jaar ofwel ouder dan 75 jaar.

Bovendien zijn de voetgangers de categorie weggebruikers die het laatst van al «ontdekt» is door de beleidsverantwoordelijken, zeker in de vormgeving van de weginfrastructuur. Tot voor enkele jaren werd het voetpad beschouwd als «restgebied» waar nauwelijks enige aandacht voor bestond, en een beleid inzake veilige oversteek staat zeker nog niet helemaal op punt. En *last but not least* wordt het voor groepen voetgangers en wandelaars ook steeds moeilijker door de enorme aangroei van het autoverkeer en door een agressief verkeersgedrag.

Af en toe wordt de samenleving dan opgeschrikt, zoals bv. onlangs bij het geruchtmakend proces waar bij een jeugdleider werd aangeklaagd voor onopzettelijke slagen en verwondingen omdat hij zijn wandelende groep niet naar behoren zou hebben begeleid. Dat is natuurlijk een zeer ernstige en pijnlijke zaak, maar dat mag ons ook niet doen vergeten dat er niet alleen bij jeugdgroepen maar ook bij de bewegingen van de derde leeftijd bijzonder veel wandelactiviteiten met hoge participatie worden georganiseerd, om nog niet te spreken van de andere recreatieve wandelclubs. Ook zij zijn vragende partij voor meer verkeersveiligheid voor hun wandelgroepen. Het zijn de jeugdbewegingen en de wandelclubs die het voorwerp uitmaken van dit wetsvoorstel.

De voetgangers hebben reeds een aantal wijzigingen in het verkeersreglement gekregen die hen ten goede komen. Bovendien zijn er de bijzondere beschermende bevoegde personen die het oversteken van de straat beveiligen zoals bv. de gemachtigde opzichters. Toch zijn daar een aantal verbeteringen aan te bren-

lités. Il y a lieu, toutefois, d'apporter un certain nombre d'améliorations en la matière, ce que prévoit la présente proposition de loi.

1. Mesures temporaires de sécurité en faveur des camps de jeunes.

En ce qui concerne les camps de jeunes, nous proposons d'insérer dans la loi relative à la police de la circulation routière une disposition obligeant les communes à prendre, au moyen de règlements complémentaires en matière de circulation, des mesures temporaires de sécurité aux alentours des camps de jeunes. Ces mesures pourraient consister en des limitations temporaires de la vitesse sur certaines voies (telles que la «zone de vacances», qui a, dans l'intervalle, été instaurée à titre facultatif dans le Code de la route), ou en des contrôles routiers clairement annoncés, voire en des dispositifs ralentisseurs temporaires. D'autres mesures ne nécessiteront par contre pas la promulgation d'un règlement complémentaire en matière de circulation : par exemple, la confection d'une brochure ou d'une carte routière indiquant les points noirs dans une région, qu'il est préférable d'éviter tant que l'infrastructure n'y a pas été adaptée.

Les communes devront cependant veiller à ce que le travail administratif qu'entraîne l'organisation de camps pour les groupements de jeunesse n'augmente pas de ce fait, ce qui est parfaitement possible, puisqu'elles connaissent aussi les endroits où des camps ou des bivouacs sont organisés le plus fréquemment. Elles pourraient en outre obliger, dans leur règlement communal de police, les propriétaires de quelque terrain de camping que ce soit situé sur leur territoire à informer l'administration communale de la présence prochaine de groupements de jeunesse.

Les communes ne seront certes pas habilitées (après qu'une correction aura été apportée d'urgence à l'article 2 des lois relatives à la police de la circulation routière – voir la proposition de loi n° 113) à arrêter des règlements complémentaires en matière de circulation sur les voies régionales. Aussi insérons-nous également dans le texte de la loi une disposition prévoyant que, pour autant qu'il concerne des voies régionales, le règlement complémentaire temporaire en matière de circulation est soumis par la commune à l'approbation du gestionnaire régional de la voirie.

Enfin, il ne sera pas nécessaire de soumettre chaque fois le règlement complémentaire en matière de circulation au conseil communal; une fois qu'il aura été

gen, en die verbeteringen zijn het voorwerp van dit wetsvoorstel.

1. Tijdelijke veiligheidsmaatregelen ten behoeve van jeugdkampen.

Naar de jeugdkampen toe stel ik voor om in de wet betreffende de politie over het wegverkeer een bepaling op te nemen waarbij gemeenten verplicht zijn bij middel van aanvullende verkeersreglementen tijdelijke beveiligingsmaatregelen te nemen in de omgeving van jeugdkampen. Deze maatregelen kunnen tijdelijke snelheidsbeperkingen op bepaalde wegen inhouden (zoals bv. de zgn. «vakantiezone» die ondertussen als mogelijkheid in het verkeersreglement is opgenomen), of duidelijk aangekondigde verkeerscontroles of zelfs tijdelijke snelheidsremmers. Andere maatregelen behoeven dan weer geen aanvullend verkeersreglement, zoals bv. het opmaken van een brochure of een wegenkaart met aanwijzing van de zwarte punten in de regio, die best vermeden kunnen worden zolang de infrastructuur er niet is aangepast.

De gemeenten dienen er wel op toe te zien dat het administratieve werk van de jeugdgroepen bij het organiseren van kampen daardoor niet toeneemt. Dat is ook mogelijk, vermits de gemeenten ook de meest gebruikte kamp- en bivakplaatsen kennen. Bovendien kunnen zij in hun gemeentelijk politiereglement de eigenaars van welke kampeerplaats dan ook op het gemeentelijk grondgebied verplichten tijdig het gemeentebestuur te informeren over de komende aanwezigheid van jeugdgroepen.

Weliswaar zijn de gemeenten (na een dringend door te voeren correctie in artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer – zie wetsvoorstel nr. 113) niet bevoegd voor de aanvullende verkeersreglementen op de gewestwegen. Daarom neem ik in de wettekst ook de bepaling op dat het tijdelijke aanvullende verkeersreglement, voorzover het betrekking heeft op gewestwegen, door de gemeente ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de gewestelijke wegbeheerder.

Tenslotte is het niet noodzakelijk om telkens weer het aanvullend verkeersreglement voor te leggen aan de gemeenteraad; eenmaal goedgekeurd moet het toe-

approuvé, il devra pouvoir être appliqué chaque fois qu'un groupe organise un camp dans la commune.

2. Les groupes de piétons et leur encadrement.

À l'heure actuelle, le Code de la route dispose que les piétons doivent emprunter les trottoirs et les accotements en saillie et, à défaut, les accotements de plain-pied praticables, et à défaut, les autres parties de la voie publique (la piste cyclable ou la chaussée). Mais ces dispositions concernent les piétons individuels ou les groupes de piétons sans «guide» (une notion qui n'est pas précisée dans le Code de la route, mais qui ne laisse aucun doute sur le fait qu'il s'agit d'un groupe organisé). Les groupes de piétons sans «guide» sont et restent assimilés à des piétons individuels. Par contre, les groupes accompagnés d'un «guide» ont, depuis longtemps déjà, la possibilité d'emprunter la chaussée en toutes circonstances. Cette dernière disposition est d'ailleurs inscrite dans la Convention de l'ONU signée à Genève le 8 novembre 1968. Tel est le point de départ du règlement que nous proposons.

Le Code de la route ne prévoit pas l'obligation de faire encadrer la marche en groupe (organisé) par des personnes investies de certaines compétences (par exemple, arrêter le trafic pour permettre au groupe de traverser la chaussée). Notre objectif n'est pas d'instaurer une telle obligation. Bien que renforçant en principe la sécurité, cette obligation réduirait sensiblement les possibilités et les options pédagogiques de l'animation socio-éducative des jeunes, *a fortiori* si elle s'accompagnait de la fixation d'un âge minimum pour les accompagnateurs. La présente proposition de loi a pour unique objectif de prévoir des modalités supplémentaires permettant de sécuriser la marche en groupe, sans imposer, à quelque groupe que ce soit, la moindre obligation en termes d'encadrement.

À l'heure actuelle, les groupes de piétons peuvent se faire accompagner tant par un «guide» que par un «chef de groupe». Ces termes nécessitent une interprétation. En effet, les deux notions ne se recouvrent pas. À aucun endroit du règlement général sur la police de la circulation routière, il n'est dit qu'un guide est habilité à arrêter la circulation, contrairement à un *chef de groupe* qui, lui, y est habilité (voir article 41.3.2. du règlement général sur la police de la circulation). D'autre part, dans les dispositions du règlement général sur la police de la circulation relatives aux groupes de piétons, il est toujours question de «guide» et non

gepast kunnen worden, telkens als een groep op die plaats gebruik maakt van de kamplaats.

2. Groepen voetgangers en hun begeleiding.

Tot op vandaag bepaalt het verkeersreglement dat voetgangers de voetpaden of de verhoogde bermen moeten volgen en, zo die er niet zijn, de begaanbare gelijkgrondse bermen, en als die er niet zijn dan mogen zij de andere delen van de openbare weg volgen (het fietspad, of de rijbaan). Maar deze bepalingen hebben betrekking op individuele voetgangers of groepen voetgangers zonder «leider» (in het verkeersreglement niet nader bepaald, maar het begrip maakt wel duidelijk dat het gaat om een georganiseerde groep). Groepen voetgangers zonder «leider» zijn en blijven gelijkgesteld met individuele voetgangers. Groepen voetgangers met een «leider» daarentegen hebben reeds langer de mogelijkheid om in alle geval de rijbaan te gebruiken. Deze laatste bepaling is trouwens opgenomen in de UNO-conventie van Genève van 8 november 1968. Dit is het uitgangspunt van de regeling die ik hier voorstel.

Er bestaat in het verkeersreglement geen enkele verplichting om het wandelen in een (georganiseerde) groep te laten begeleiden door personen die bepaalde bevoegdheden (nl. het verkeer stilleggen om de groep de straat te laten oversteken) hebben gekregen. Het is ook niet de bedoeling van dit wetsvoorstel om zulke verplichting in te voeren. Alhoewel zulke verplichting in principe nog meer veiligheid zou brengen, zou zij de mogelijkheden en de pedagogische opties van het jeugdwerk fors inkrimpen, *a fortiori* als die verplichting gepaard zou gaan met een minimumleeftijd van de begeleiders. Dit wetsvoorstel wil enkel bijkomende mogelijkheden aanreiken om het wandelen in groep te beveiligen, zonder enige verplichting voor welke groep dan ook op te leggen inzake begeleiding van de groepen.

Op dit ogenblik kunnen groepen voetgangers zich laten begeleiden zowel door een «leider» als door een «groepsleider». Deze bepalingen vragen om een interpretatie. Want beide begrippen dekken elkaar niet. Een *leider* is nergens in het verkeersreglement bevoegd verklaard om het verkeer stil te leggen, in tegenstelling tot een *groepsleider* die wel degelijk deze bevoegdheid heeft (zie artikel 41.3.2 verkeersreglement). Waar er anderzijds bepalingen zijn in het verkeersreglement over groepen voetgangers, is er steeds sprake van «leiders» en niet van «groepsleiders». Dat leidt ons tot de conclusie dat er geen juridisch sluitende rege-

de «chef de groupe». Nous en arrivons ainsi à la conclusion qu'il n'existe pas de réglementation satisfaisante sur le plan juridique pour les groupes de piétons qui se font accompagner par un *chef de groupe*. Cette lacune doit être comblée et nous proposons un régime distinct, selon que le groupe est accompagné par un «guide» ou par un «chef de groupe». Cette solution permet d'emblée de concilier les desiderata différents des mouvements de jeunesse, d'une part, et des clubs de randonnée pour le troisième âge, d'autre part. Les intéressés peuvent en effet, pour chaque randonnée qu'ils font, opter pour l'un ou l'autre système.

Pour éviter la confusion entre les notions de «guide» et de «chef de groupe», nous remplaçons cette dernière notion par celle de «*capitaine de route*». Certes, il existe déjà deux types de capitaines de route, à savoir pour les cyclistes et pour les motocyclistes en groupe. Mais la tâche d'un «chef de groupe» est en fait la même. Ils ont tous les trois une compétence et une responsabilité plus larges que celles des surveillants habilités et des signaleurs (qui ne peuvent qu'arrêter la circulation) et que celles des «guides» (qui n'ont absolument aucune compétence juridique).

Notre proposition se présente comme suit:

A. En ce qui concerne l'accompagnement de groupes de piétons sous la conduite de capitaines de route:

a) les piétons peuvent marcher côte à côte. Cela favorise non seulement le contact social, mais permet également aux piétons de rester davantage groupés, ce qui facilite la traversée sous la conduite du capitaine de route qui arrête la circulation, *a fortiori* lorsqu'il s'agit de groupes importants;

b) il va de soi que ces groupes de piétons ne peuvent utiliser qu'une seule bande de circulation, celle située à (l'extrême) droite de la chaussée;

c) ces groupes ne peuvent utiliser le côté gauche de la chaussée, parce qu'il s'impose, dans ce cas, pour des raisons de sécurité, de marcher en file indienne; or, c'est précisément ce qu'il convient d'éviter dans le cas de groupes de randonneurs, si l'on veut faciliter la traversée accompagnée impliquant un arrêt de la circulation;

d) les capitaines de route veillent à ce que les randonneurs circulent toujours groupés et sur la bande de circulation située à (l'extrême) droite de la chaussée. Ils doivent également veiller à ce que les participants circulant éventuellement en fauteuils roulants demeurent au sein du groupe et que, dans l'obscurité, les prescriptions en matière de feux soient respectées;

ling bestaat voor groepen voetgangers die zich laten vergezellen door een *groepsleider*. Deze leemte moet worden opgevuld, en ik stel een aparte regeling voor, al naargelang de groep begeleid wordt door een «leider» of door een «groepsleider». En meteen kunnen de uiteenlopende desiderata van enerzijds het jeugdwerk en anderzijds de wandelclubs voor de derde leeftijd met elkaar worden verzoend. Want zij kunnen, bij elke tocht die zij maken, een keuze maken tussen het eerste of tweede systeem.

Om verwarring tussen de begrippen «leider» en «groepsleider» te vermijden vervang ik deze laatste term door het woord «*wegkapitein*». Weliswaar zijn er reeds twee soorten wegkapiteins bekend, nl. voor fietsers en motorrijders in groep. Maar de taak van een «groepsleider» sluit daar eigenlijk bij aan. Zij hebben alle drie een bevoegdheid en een verantwoordelijkheid die ruimer ligt dan bij de gemachtigde opzichters en de signaalgevers (die alleen maar het verkeer mogen stilleggen) en de «leiders» (die helemaal geen juridische bevoegdheid hebben).

Mijn voorstel ziet eruit als volgt:

A. Wat de begeleiding van groepen voetgangers met wegkapiteins betreft:

a) de voetgangers mogen naast elkaar lopen. Op die manier wordt niet alleen het sociaal contact bevorderd, maar blijft de groep ook meer aaneengesloten, wat het begeleid oversteken met stilleggen van het verkeer door de wegkapitein vergemakkelijkt, zeker wanneer het om grote groepen gaat;

b) het is evident dat deze groepen voetgangers niet meer dan één rijvak – het (uiterst) rechtse – mogen gebruiken;

c) deze groepen mogen de linkerkant van de rijbaan niet gebruiken, omdat links lopen veronderstelt dat men om veiligheidsredenen achter elkaar loopt, en dat laatste is nu precies wat bij deze groepen wandelaars, in functie van het vlotte begeleid oversteken met stilleggen van het verkeer, vermeden moet worden;

d) de wegkapiteins zien erop toe dat de wandelaars steeds op het (uiterst) rechtse rijvak blijven en dat zij gegroepeerd blijven. Tevens moeten zij erop toezien dat eventuele deelnemers in rolwagens in de groep zelf zitten en dat de vereisten inzake verlichting bij duisternis nageleefd worden;

e) compte tenu de ces responsabilités et du pouvoir qui leur est conféré d'arrêter la circulation au moyen du signal C3, il est prévu que les chefs de groupe doivent être âgés de 18 ans au moins;

f) pour pouvoir marcher sous la conduite d'un capitaine de route, les groupes doivent compter au moins dix personnes. Le capitaine de route ferme la marche. S'ils comptent au moins 25 participants, les groupes qui choisissent de se faire accompagner par un capitaine de route doivent compter deux capitaines de groupe. Dès que le groupe atteint cette taille, il est en effet important qu'il y ait un capitaine de route à l'avant et un autre à l'arrière du groupe afin de conserver un certain contrôle sur le groupe et d'avoir une vue d'ensemble sur celui-ci. Le nombre de capitaines de route peut être augmenté d'une unité par tranche de 25 participants supplémentaires.

B. En ce qui concerne les groupes de piétons, accompagnés de guides, nous souhaitons que, pour des raisons de sécurité, ceux-ci puissent utiliser exclusivement le côté gauche de la chaussée, et qu'ils puissent marcher les uns derrière les autres. Ils n'auraient donc plus le choix entre le côté gauche et le côté droit de la chaussée. Cette méthode est plus sûre, car les piétons ont toujours une meilleure vue sur la circulation qui vient vers eux de la direction opposée que sur la circulation qui s'approche d'eux par l'arrière.

C. Enfin, nous proposons également une nouvelle disposition qui est utile pour les deux groupes de piétons. Il est important pour tous deux que tous les conducteurs qui s'approchent d'un groupe de piétons circulant sur la chaussée et le dépassent, le fassent à une vitesse modérée.

Si, comme le Code de la route le prescrit à juste titre, à l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit (immédiatement) se ranger et s'arrêter (art. 41.2 du Code de la route) et qu'à l'approche d'un arrêt de bus ou de tram, tout conducteur doit modérer sa vitesse lorsque des personnes embarquent ou débarquent (art. 40.3.1 du Code de la route), il est (alors) tout aussi souhaitable de faire réduire la vitesse des conducteurs qui s'approchent d'un groupe de piétons, qui circule sur la chaussée sous la conduite d'un guide ou d'un capitaine de route. Et, tout comme les autres infractions qui mettent en danger la sécurité d'un piéton, le fait de ne pas modérer sa vitesse à l'approche et/ou lors du dépassement d'un groupe de piétons circulant dans les conditions précitées devrait également être considéré comme une infraction grave du deuxième degré. Nous y ajoutons également la disposition préexistante

e) omwille van deze verantwoordelijkheden en ook in functie van de bevoegdheid om het verkeer stil te leggen met het verkeersbord C3, wordt de minimumleeftijd van de groepsleiders bepaald op 18 jaar;

f) groepen die van het systeem van het wandelen met wegkapiteins gebruik willen maken, moeten minimum tien deelnemers tellen. De wegkapitein stapt achteraan de groep. Groepen die opteren voor een begeleiding met een wegkapitein, moeten vanaf 25 deelnemers twee wegkapiteins hebben. Vanaf deze grootte van de groep is het inderdaad belangrijk om één wegkapitein vooraan en één achteraan te hebben om de controle op en het overzicht over de groep te behouden. Per 25 bijkomende deelnemers mag het aantal wegkapiteins met één toenemen.

B. Wat de groepen voetgangers, vergezeld van leiders betreft wil ik dat deze groepen om veiligheidsredenen uitsluitend de linkerkant van de rijbaan mogen gebruiken, en dat zij achter elkaar moeten lopen. Zij hebben dus niet langer de keuze tussen de linker- en de rechterzijde van de rijbaan. Dat is veiliger, omdat voetgangers steeds een beter zicht hebben op het verkeer dat hen vanuit de tegenovergestelde richting tegemoet komt, dan op het verkeer dat hen langs achter nadert.

C. Tenslotte heb ik ook nog een nieuwe bepaling die nuttig is voor beide groepen voetgangers. Voor beide is het belangrijk dat alle bestuurders, die een groep voetgangers naderen die de rijbaan gebruiken en ze voorbijsteken, zulks doen met een matige snelheid.

Als bestuurders, zoals het verkeersreglement terecht stelt, bij het naderen van een wielervoetganger moeten zich opzij zetten en stoppen (art. 41.2 verkeersreglement), en als bestuurders bij het naderen van een bus- of tramhalte hun snelheid moeten matigen als er mensen in- en uitstappen (art. 40.3.1 verkeersreglement), dan is het evenzeer wenselijk de snelheid te doen dalen van de bestuurders die een groep voetgangers, die onder leiding van een leider of een wegkapitein, gebruik maakt van de rijbaan, naderen. En net als andere overtredingen die de veiligheid van de voetganger in het gedrang brengen moet ook het niet matigen van de snelheid bij het naderen en/of voorbijsteken van zulke groep voetgangers beschouwd worden als een zware overtreding van de tweede graad. Daarbij voeg ik ook de reeds bestaande bepaling van artikel 40.7 van het verkeersreglement, die bepaalt dat men bij het voorbijsteken van een voetganger die zich reglemen-

de l'article 40.7 du Code de la route, qui prescrit que le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et un piéton lorsque ce dernier circule sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement.

3. Uniformisation de l'équipement des militaires habilités, des surveillants habilités, des signaleurs, des capitaines de route et des surveillants de chantiers.

Plus l'équipement des personnes habilitées à immobiliser la circulation (et à donner des indications) sera uniforme, plus celles-ci seront reconnaissables pour les autres usagers de la route. Nous proposons dès lors que tous soient tenus de porter un gilet rétro réfléchissant (qui devrait non seulement être disponible en modèle «hiver», mais aussi en modèle «été» avec bretelles) et soient munis d'un signal C3 rétro réfléchissant. Il ne s'agirait toutefois pas d'un changement majeur dès lors que la plupart des intéressés portent déjà, en pratique, ce type de gilet rétro réfléchissant. Il serait également utile que le signal C3 soit lui aussi rétro réfléchissant dès lors que, dans de nombreux cas, il est également utilisé lorsque tombe la nuit ou lorsqu'il commence à faire sombre.

Nous proposons en outre que les capitaines de route qui accompagnent des piétons portent, comme les capitaines de route qui accompagnent des groupes de cyclistes ou de motards, un brassard tricolore sur la bande jaune duquel figurerait la mention «capitaine de route». Il y a en effet une différence entre, d'une part, les surveillants habilités, les surveillants de chantiers et les signaleurs, qui ne portent pas de brassard, et, d'autre part, les autres personnes concernées qui, elles, portent (doivent porter) un tel brassard. En effet, contrairement aux seconds, les premiers ne quittent pas l'endroit où ils immobilisent la circulation. En outre, les seconds accompagnent un groupe en déplacement, et ils ont dès lors des responsabilités qui vont au-delà de la simple immobilisation de la circulation lors de la traversée d'une rue. Le port du brassard permet par ailleurs de distinguer clairement le «chef de groupe» du «guide»: si le «guide» peut, lui aussi, porter un gilet rétro réfléchissant (ce qui ne lui est d'ailleurs absolument pas interdit et lui est même conseillé pour des raisons de sécurité), il ne peut pas porter de brassard.

tair op de rijbaan bevindt, minstens een meter afstand moet houden.

3. Uniformisering van de uitrusting van de gemachtigde militairen, gemachtigde opzichters, signaalgevers, wegkapiteins en werfopzichters.

Hoe eenvormiger de uitrusting van alle personen die de bevoegdheid hebben om het verkeer stil te leggen (en aanwijzingen te geven), hoe meer herkenbaar voor de andere weggebruikers. Daarom stel ik voor dat allen een retro reflecterend jasje (dat naast een «winterversie» ook een «zomerversie» in bretelvorm moet kunnen hebben), en een retro reflecterend C3-bord moeten hebben. Een zeer grote wijziging is dat evenwel niet, omdat de meesten in de praktijk reeds met zulk retro reflecterend jasje zijn uitgerust. Bovendien is het ook nuttig dat het C3-bord zelf retro reflecterend wordt, vermits het in vele gevallen ook gebruikt wordt bij valavond of wanneer het donker wordt.

Tevens stel ik voor dat ook de wegkapiteins voor voetgangers, net zoals hun collega's bij groepen fietsers of motorfietsers, een driekleurige armband dragen met daarop, op het gele gedeelte, het woord «wegkapitein». Er is inderdaad een verschil tussen een gemachtigd opzichter, een werfopzichter en een signaalgever enerzijds die zulke armband niet dragen, en de anderen die zulke band wel (dienen te) dragen. De eerste categorie verlaat immers niet de plaats waar zij het verkeer stilleggen, de tweede categorie wel. Deze laatste begeleiden ook een groep onderweg, en hebben ook nog een ruimere verantwoordelijkheid dan alleen maar het stilleggen van het verkeer bij het oversteken van de straat. Het dragen van een armband maakt ook het onderscheid duidelijk tussen een «groepsleider» en een «leider»: ook «de leider» kan een retro reflecterend jasje hebben (er is voor hem geen enkel verbod om zulks te doen, en het is zelfs aan te raden om veiligheidsredenen), maar geen armband.

Jos ANSOMS (CD&V)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Un article 9*bis*, libellé comme suit, est inséré dans la loi relative à la police de la sécurité routière, coordonnée le 16 mars 1968:

«Art. 9*bis*. — Les communes sont tenues de prendre des mesures temporaires en vue d'améliorer la sécurité routière des groupes de cyclistes et de randonneurs qui séjournent temporairement sur le territoire communal. À cette fin, elles arrêtent un règlement complémentaire temporaire, qui est approuvé par le conseil communal. Dans la mesure où il concerne des axes régionaux, le règlement complémentaire est soumis à l'approbation du gestionnaire régional de la voirie, préalablement au séjour temporaire sur le territoire de la commune des cyclistes et randonneurs susvisés.

Le règlement complémentaire temporaire approuvé au sein du conseil communal peut être adapté chaque fois que celui-ci le juge utile.

Le Roi peut fixer les modalités relatives audit règlement complémentaire temporaire.».

Art. 3

Dans l'article 30.3, 5° de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les mots «ou d'un capitaine de route» sont insérés entre les mots «d'un guide» et les mots «, lorsqu'ils circulent sur la chaussée».

Art. 4

L'article 40*bis*.3 du même arrêté royal est remplacé par la disposition suivante:

«3. Pour arrêter la circulation, les surveillants habilités doivent porter une tenue rétro réfléchissante et faire usage d'un disque rétro réfléchissant représentant le signal C 3 et dont les caractéristiques sont détermi-

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt een artikel 9*bis* ingevoegd, luidend als volgt:

«Art.9*bis*. — De gemeenten zijn verplicht om tijdelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid van groepen fietsers en wandelaars te nemen die tijdelijk op het gemeentelijk grondgebied verblijven. Daartoe stellen zij een tijdelijk aanvullend verkeersreglement vast, dat door de gemeenteraad wordt goedgekeurd. Voor zover het aanvullend verkeersreglement betrekking heeft op gewestwegen wordt het voorafgaandelijk aan het tijdelijk verblijf van de bedoelde fietsers en wandelaars op het grondgebied van de gemeente, ter goedkeuring voorgelegd aan de gewestelijke wegbeheerder.

Het in de gemeenteraad goedgekeurde tijdelijke aanvullend verkeersreglement kan telkens toegepast worden wanneer dit nuttig wordt geacht.

De Koning kan nadere regels betreffende het tijdelijk aanvullend reglement vaststellen.».

Art. 3

In artikel 30.3, 5° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer worden tussen de woorden «van een leider» en de woorden «wanneer zij de rijbaan volgen» de woorden «of van een wegkapitein» ingevoegd.

Art. 4

Artikel 40*bis*.3 van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt:

«3. Om het verkeer stil te leggen moeten de gemachtigde opzichters uitgerust zijn met retro reflecterende kledij en gebruik maken van een retro reflecterende schijf waarop het verkeersbord C3

nées par le ministre qui a la mobilité et les transports dans ses attributions.»

Art. 5

À l'article 41 du même arrêté royal sont apportées les modifications suivantes:

A. Il est inséré un point 41.2.2., libellé comme suit :

«41.2.2. À l'approche d'un groupe de piétons, circulant sur la chaussée sous la conduite d'un guide ou d'un capitaine de route, tout conducteur doit ralentir et dépasser le groupe à allure modérée.»;

B. Le point 41.3.2. est remplacé par la disposition suivante:

«41.3.2. Pour arrêter la circulation, ces militaires, signaleurs, capitaines de route, surveillants habilités et surveillants de chantiers doivent porter une tenue rétro réfléchissante et faire usage d'un disque rétro réfléchissant représentant le signal C3 et dont les caractéristiques sont déterminées par le ministre qui a la mobilité et les transports dans ses attributions.».

Art. 6

À l'article 42.2.1, 2°, du même arrêté royal, il est ajouté un alinéa 4, libellé comme suit:

« Si la personne handicapée qui conduit le véhicule mû par elle-même ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas, fait partie d'un groupe de piétons, elle occupe, sur la chaussée, la même place que les autres membres du groupe.».

Art. 7

L'article 42.3 10 du même arrêté royal est remplacé par la disposition suivante:

«42.3. Les cortèges et les processions peuvent circuler sur la chaussée; ils doivent dans ce cas emprunter le côté droit.».

is afgebeeld en waarvan de karakteristieken bepaald worden door de minister bevoegd voor Mobiliteit en Vervoer.»

Art. 5

Artikel 41 van hetzelfde koninklijk besluit wordt gewijzigd als volgt:

A. Er wordt een 41.2.2 ingevoegd, luidend als volgt:

«41.2.2. Bij het naderen van een groep voetgangers, vergezeld van een leider of wegkapitein, en die gebruik maakt van de rijbaan moet elke bestuurder zijn snelheid matigen en de groep met matige snelheid voorbijsteken»;

B. Het 41.3.2 wordt vervangen als volgt:

«41.3.2. Om het verkeer stil te leggen, moeten die militairen, signaalgevers, wegkapiteins, gemachtigde opzichters en werfopzichters uitgerust zijn met retro reflecterende kledij en gebruik maken van een retro reflecterende schijf waarop het verkeersbord C3 is afgebeeld en waarvan de karakteristieken bepaald worden door de minister van Mobiliteit en Vervoer.».

Art. 6

In artikel 42.2.1 van hetzelfde koninklijk besluit wordt het 2° aangevuld met een vierde lid, dat luidt als volgt:

«Indien de persoon met een handicap die het voertuig bestuurt dat voortbewogen wordt op eigen kracht of dat uitgerust is met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, deel uitmaakt van een groep voetgangers, dan neemt hij dezelfde plaats in op de rijbaan als de overige leden van de groep.».

Art. 7

Artikel 42.3 van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt:

«42.3 Stoeten en processies mogen de rijbaan volgen; in dat geval moeten zij rechts gaan.».

Art. 8

Un article 43*quater*, libellé comme suit, est inséré dans le même arrêté royal:

«Art.43*quater*. — Piétons en groupe

Art.43*quater*.1. — Les groupes de piétons composés de cinq personnes au moins, accompagnés d'un guide, peuvent emprunter la chaussée. Ils doivent dans ce cas toujours emprunter le côté gauche et marcher en file indienne.

Lorsque les conditions de visibilité fixées à l'article 30 sont d'application, l'ordre des feux prescrits par l'article 30.3.5° est inversé.

Art. 43*quater*.2. — Les groupes de piétons composés de dix personnes au moins, accompagnés d'un capitaine de route, peuvent emprunter la chaussée. Ils doivent dans ce cas toujours emprunter le côté droit.

Les piétons peuvent marcher côte à côte, à condition qu'ils restent groupés et qu'ils ne dépassent pas la bande de droite. En l'absence de délimitation entre les bandes de circulation, ils ne peuvent pas occuper plus de la moitié de la chaussée.

Art. 43*quater*.3. — Le capitaine de route se trouve à l'arrière du groupe. Les groupes de 25 personnes au moins, accompagnés par des capitaines de route, doivent être précédés et suivis par un capitaine de route. Le nombre de capitaines de route peut être augmenté d'une unité par tranche de 25 personnes supplémentaires.

Art. 43*quater*.4. — Tout capitaine de route qui accompagne un groupe de piétons doit être âgé de 18 ans au moins. Il porte des vêtements rétro réfléchissants et porte au bras gauche un brassard aux couleurs nationales dont la bande jaune porte la mention «capitaine de route».

Art. 43*quater*.5. — Le capitaine de route veille à ce que les membres du groupe qu'il accompagne se conforment aux dispositions des articles 30.3.5, 42.2.1.2 et 43*quater*.2. Il peut immobiliser la circulation conformément aux dispositions de l'article 41.3.2.».

Art. 9

L'article 3.9 de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degrés aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la

Art. 8

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 43*quater* ingevoegd, waarvan de tekst luidt als volgt:

«Art. 43*quater*. — Voetgangers in groep.

Art.43*quater*.1. — Groepen voetgangers van minimum vijf personen, vergezeld door een leider mogen de rijbaan volgen. In dat geval moeten zij steeds de linkerkant volgen en achter elkaar lopen.

Wanneer de zichtbaarheidseisen, bedoeld in artikel 30 van toepassing zijn, moet de positie van de lichten, voorgeschreven in artikel 30.3.5°, omgekeerd worden.

Art. 43*quater*.2. — Groepen voetgangers van minimum 10 personen, vergezeld van een wegkapitein, mogen de rijbaan gebruiken. In dat geval moeten zij steeds de rechterkant volgen.

De voetgangers mogen naast elkaar lopen, op voorwaarde dat zij gegroepeerd blijven en het rechter rijvak niet overschrijden. Indien er geen rijvakken zijn afgelijnd mogen zij de helft van de rijbaan niet overschrijden.

Art. 43*quater*.3. — De wegkapitein bevindt zich achteraan in de groep. Groepen van minimum 25 personen, die zich laten vergezellen door een wegkapitein, moeten een wegkapitein vooraan en een achteraan de groep hebben. Zij mogen het aantal wegkapiteins per 25 bijkomende deelnemers met een wegkapitein verhogen.

Art. 43*quater*.4. — De minimumleeftijd van de wegkapitein bij groepen voetgangers bedraagt 18 jaar. Hij draagt retro reflecterende kleding en een armband met de nationale kleuren om de linker bovenarm, met op het gele gedeelte het woord «wegkapitein».

Art. 43*quater*.5. — De wegkapitein ziet erop toe dat de deelnemers de bepalingen van artikel 30.3.5, van artikel 42.2.1.2 en van artikel 43*quater*.2 naleven, en hij mag het verkeer stilleggen volgens de bepalingen van artikel 41.3.2.».

Art. 9

Artikel 3.9 van het koninklijk besluit van 22 december 2002 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de reglementen genomen in uitvoering

police de la circulation routière est complété par un point h) et un point i), libellés comme suit:

«h) ne pas avoir modéré sa vitesse à l'approche et lors du dépassement d'un groupe de piétons circulant sur la chaussée sous la conduite d'un guide ou d'un capitaine de route (art. 41.2.2);

i) lors du dépassement d'un piéton, ne pas avoir laissé une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le piéton lorsque ce dernier circule de manière réglementaire sur la chaussée (art. 40.7)».

13 mai 2004

van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt aangevuld met een punt h) en een punt i), waarvan de tekst luidt als volgt:

«h) zijn snelheid niet gematigd hebben bij het naderen en voorbijsteken van een groep voetgangers die onder leiding van een leider of een wegkapitein gebruik maakte van de rijbaan (art. 41.2.2);

i) bij het voorbijsteken van een voetganger geen zijdelingse afstand van minimum één meter bewaard hebben tussen het voertuig en de voetganger die zich reglementair op de rijbaan bevond (art. 40.7)».

13 mei 2004

Jos ANSOMS (CD&V)