

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1965-1966.

14 JUNI 1966.

Voorstel van wet tot wijziging van
artikel 551, 5° van het Strafwetboek.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
JUSTITIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **ANCOT**.

DAMES EN HEREN,

Zoals gezegd wordt in de toelichting, strekt het voorgedragen wetsvoorstel om steigers en afsluitingen die slechts een gedeelte van het voetpad in beslag nemen, wat betreft hun zichtbaarheid gedurende de nacht gelijk te stellen met voertuigen die stilstaan of stationeren op de openbare weg. Krachtens artikel 42, 2, van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, moeten stilstaande of stationerende voertuigen geen eigen lichtsignalisatie hebben wanneer het met de openbare verlichting mogelijk is ze duidelijk te bemerken van op ongeveer 100 meter. Waarom dan de verplichting opleggen om steigers of afsluitingen te verlichten door middel van een nauwkeurig omschreven inrichting, wanneer de aanwezigheid ervan duidelijk waarneembaar is dank zij een voldoende openbare verlichting?

Dit voorstel werd reeds ingediend gedurende de vorige zittingsperiode (Gedr. St. nr 16, zitting 1961-1962) en de betrokken bestuursorganen werden er over geraadpleegd. Het kwam te vervallen ten gevolge

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Rolin, voorzitter; Custers, De Baeck, Dua, Dulac, Hambye, Herbiet, Housiaux, Ligot, Lilar, Oblin, Robyns, Van Bogaert, Van Cauwelaert, Vandekerckhove, Van Hoeylandt, Van Laeys, Van Pé, Vermeylen en Ancot, verslaggever.

R. A 7080

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

65 (Zitting 1965-1966) : Voorstel van wet.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1965-1966.

14 JUIN 1966.

Proposition de loi portant modification de
l'article 551, 5° du Code pénal.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE (1)
PAR M. **ANCOT**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Comme il est dit dans les développements rédigés par son auteur, la proposition de loi tend, en ce qui concerne leur visibilité pendant la nuit, à assimiler aux véhicules à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, les échafaudages et les barrières qui n'occupent qu'une partie du trottoir. En vertu de l'article 42, 2° de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les véhicules à l'arrêt ou en stationnement ne sont pas astreints à une signalisation lumineuse propre lorsque l'éclairage public permet de les apercevoir distinctement à une distance d'environ 100 mètres. Pourquoi dès lors obliger les utilisateurs d'échafaudages ou barrières à éclairer ceux-ci par un dispositif réglementé minutieusement, lorsque leur présence est manifestement apparente grâce à un éclairage public suffisant ?

Cette proposition de loi fut déjà déposée au cours de la législature précédente (doc. n° 16, session de 1961-1962) et fit l'objet à cette époque d'une enquête auprès des diverses administrations intéressées. Elle

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Rolin, président; Custers, De Baeck, Dua, Dulac, Hambye, Herbiet, Housiaux, Ligot, Lilar, Oblin, Robyns, Van Bogaert, Van Cauwelaert, Vandekerckhove, Van Hoeylandt, Van Laeys, Van Pé, Vermeylen et Ancot, rapporteur.

R. A 7080

Voir :

Document du Sénat :

65 (Session de 1965-1966) : Proposition de loi.

van de ontbinding van de Kamers in 1965 en daarom is het thans opnieuw ter tafel gelegd.

Uw Commissie onthaalde het voorstel gunstig, maar het werd bestreden door de Minister van Justitie, die zich beriep op het eenparig advies van de procureurs-generaal bij de drie hoven van Beroep en van de departementen van Verkeerswezen, Binnenlandse Zaken en Openbare Werken.

De bezwaren tegen het voorstel kunnen worden samengevat als volgt :

1. Het bepaalde in artikel 551, 5°, van het Strafwetboek (dat door het voorstel wordt gewijzigd) heeft niet zozeer ten doel de hindernis zichtbaar te maken dan wel er de aandacht op te vestigen;

2. De weggebruiker weet dat hij op de openbare weg op zijn hoede moet zijn voor stationerende voertuigen, wat veel minder het geval is ten aanzien van een steiger of een afsluiting;

3. De zichtbaarheid van stationerende voertuigen is vooral van belang voor bestuurders van rijdende voertuigen; maar dank zij hun koplampen kunnen zij de hindernis gemakkelijk ontwaren en bovendien moet de stilstaande wagen zelf voorzien zijn van reflectoren die zijn aanwezigheid signaleren, zodra het licht van de koplampen erop valt; een voetganger die een steiger of een afsluiting nadert heeft die veiligheid niet;

4. Stationerende voertuigen staan op de rijweg en vormen dus geen hindernis voor de voetgangers;

5. Het is niet logisch dat steigers en afsluitingen op voetpaden niet verlicht zouden moeten zijn terwijl de verplichting gehandhaafd zou blijven voor alle andere hindernissen;

6. Het verkeer op de voetpaden is aan andere veiligheidsregels gebonden dan het verkeer op de rijweg: een voetganger is immers niet gehouden op het voetpad even aandachtig uit te kijken als de bestuurder van een voertuig op de rijweg; aan deze overweging wordt nog kracht bijgezet door de omstandigheid dat personen die niet voldoen aan de eisen van artikel 10 van het verkeersreglement inzake lichamelijke geschiktheid, bij voorbeeld gezichtszwakken of bejaarden, de voetpaden gebruiken en aanspraak kunnen maken op een bijzondere bescherming;

7. De bestaande regeling behoort te worden gehandhaafd, vooral als men bedenkt dat de openbare verlichting wel eens kan uitvallen;

Geen enkele van deze beschouwingen kon de meerderheid van de commissieleden overtuigen.

1. Men ziet niet goed in hoe er een onderscheid kan worden gemaakt tussen het volkomen zichtbaar maken van een hindernis en het vestigen van de aandacht daarop. De hindernis moet toch alleen maar worden verlicht om er de aandacht op te vestigen, of niet? Nu is het juist de vraag of de zichtbaarheid vol-

fut frappée de caducité par suite de la dissolution des Chambres en 1965 et c'est pourquoi son auteur la dépose à nouveau aujourd'hui.

Accueillie favorablement par votre Commission, elle fut combattue par le Ministre de la Justice, qui invoqua contre elle l'avis unanime des procureurs généraux des trois Cours d'appel, et des départements des Communications, de l'Intérieur et des Travaux Publics.

Les critiques dirigées contre la proposition peuvent se résumer ainsi :

1. Le prescrit de l'article 551, 5° du Code pénal (que la proposition tend à modifier) n'a pas tant pour but de rendre l'obstacle visible que de le signaler à l'attention;

2. L'usager de la voie publique sait qu'il doit s'attendre à rencontrer des véhicules en stationnement, tandis qu'il n'est pas mis en garde de la même façon, contre la présence d'un échafaudage ou d'une barrière;

3. La visibilité des véhicules en stationnement intéresse principalement les conducteurs de véhicules en mouvement; or ceux-ci sont pourvus de phares grâce auxquels ils aperçoivent facilement l'obstacle qui lui-même est obligatoirement muni de catadioptres destinés à signaler sa présence, dès que les phares du véhicule en mouvement sont dirigés sur lui; pareille sûreté est étrangère au piéton qui s'approche d'un échafaudage ou d'une barrière;

4. Les véhicules en stationnement sont rangés sur la partie carrossable de la voie publique et, de ce fait, ils ne constituent pas un obstacle pour les piétons;

5. Il n'est pas logique de dispenser d'éclairage les échafaudages et barrières dressés sur un trottoir, alors que tous les autres obstacles continueront à devoir être éclairés;

6. La circulation sur les trottoirs pose d'autres règles de sécurité que la circulation sur la chaussée, le piéton n'étant pas tenu de prêter sur le trottoir la même attention qu'un conducteur de véhicule sur la voie carrossable; cette considération se renforce par la constatation que des personnes qui ne répondent pas aux normes physiques imposées par l'article 10 du Code de roulage, par exemple des amblyopes ou des vieillards, utilisent les trottoirs et peuvent prétendre à une protection spéciale;

7. Le maintien de la réglementation existante s'impose, surtout lorsqu'on considère que l'éclairage public peut accidentellement faire défaut.

Aucune de ces considérations n'a paru décisive à la majorité des membres de votre Commission.

1. On ne saisit guère la distinction entre le but de rendre un obstacle parfaitement visible et celui de le signaler à l'attention des usagers de la voie publique. N'est-ce pas précisément afin de signaler l'obstacle à l'attention que sa visibilité doit être assurée? Or la question est précisément de savoir si elle l'est dans une

doende is wanneer de hindernis dank zij de openbare verlichting van op 100 meter afstand kan worden bemerkt.

2. Is het wel waar dat een steiger of een afsluiting voor een voetganger op het voetpad minder te voorzien is dan een stationerend voertuig voor een bestuurder op de rijweg? De hypothese is toch dat beide hindernissen op 100 meter afstand zichtbaar zijn dank zij de openbare verlichting, voor zover voldoende geacht.

3. Het is juist dat stationerende voertuigen moeten voorzien zijn van reflectoren die lichtgevend worden wanneer ze worden beschenen door de koplampen van naderende voertuigen. Ook al heeft dit onderscheid tussen niet-verlichte voertuigen en steigers of afsluitingen geen absolute waarde. Want het is alleen van belang wanneer het stilstaand voertuig in dezelfde richting staat en in dezelfde als als het bewegend voertuig. Bovendien kan op de reflectoren niet al te zeer vertrouwd worden bij mistig weer. Ten slotte valt het gemaakte onderscheid weg voor de voetganger die de straat oversteekt, want voor hem is een geparkeerde wagen niet meer of niet minder zichtbaar dan een steiger of een afsluiting op het voetpad.

4. Het is om dezelfde reden ook verkeerd te beweren dat een geparkeerde wagen voor de voetganger geen hindernis vormt, zagezegd omdat die op de rijweg staat.

5. Het onderscheid tussen steigers of afsluitingen op het voetpad, die niet meer verlicht zullen moeten worden, indien het voorstel aanvaard wordt en de werken die op de rijweg of op het voetpad worden uitgevoerd en andere hindernissen, die nog wel verlicht zullen moeten worden, is volkomen verantwoord, daar deze belemmeringen van het verkeer vrij uitzonderlijk voorkomen, doorgaans minder zichtbaar en vooral gevaarlijker zijn. Het getuigt trouwens van redelijkheid en gezond verstand, want het voorstel wil de verplichting om een hindernis te verlichten slechts opheffen ingeval de verlichting werkelijk overbodig en dus nutteloos is.

6. Men vraagt zich af waarom het verkeer op de voetpaden aan strengere veiligheidsregels zou moeten worden onderworpen dan het verkeer op de rijweg. Moet de voetganger niet evenzeer waken voor zijn eigen veiligheid als de bestuurder van een voertuig, die bovendien dient te waken voor andermans veiligheid? Het is zeker een blijk van goedhartigheid zich bezorgd te tonen voor gezichtszwakken en bejaarden, maar waarom zouden deze mensen beter beveiligd zijn tegen geparkeerde voertuigen dan tegen steigers of afsluitingen, indien beide hindernissen op een afstand van honderd meter door de openbare verlichting zichtbaar worden gemaakt.

7. Het kan gebeuren, zo wordt gezegd, dat de openbare verlichting uitvalt. Dat dit mogelijk is, moet redelijkerwijze worden aangenomen. Het is echter niet logisch om op grond hiervan de eigenaars van voertuigen en de gebruikers van steigers en afsluitingen verschillend te behandelen. Is er geen openbare verlichting, dan is er ook geen vrijstelling van verlichting

mesure suffisante lorsque l'éclairage public permet d'apercevoir l'obstacle à une distance de 100 mètres.

2. Est-il vrai qu'un échafaudage ou une barrière est un obstacle plus imprévu pour le piéton qui chemine sur le trottoir qu'une voiture en stationnement pour le conducteur qui circule sur la voie carrossable? Par hypothèse, l'un et l'autre obstacle sont visibles à une distance de 100 mètres grâce à l'éclairage public, jugé suffisant.

3. Il est exact que les véhicules en stationnement doivent être munis de catadioptrés dont la luminosité apparaît dans la lueur des phares que les voitures en mouvement dirigent vers eux. Encore que cette distinction entre le cas des voitures non éclairées et celui des échafaudages et barrières n'ait pas une valeur absolue. Car l'observation ne vaut que lorsque la voiture formant obstacle et la voiture en mouvement sont dirigées dans le même sens et se trouvent dans le même axe. De plus la luminosité des catadioptrés est très aléatoire par temps de brouillard. Et enfin la distinction ne vaut pas pour le piéton qui traverse la rue, et pour lequel une voiture en stationnement constitue un obstacle ni plus ni moins visible qu'un échafaudage ou une barrière dressé sur le trottoir.

4. Pour le même motif, c'est une erreur de dire que les véhicules en stationnement ne sont pas un obstacle pour le piéton, sous prétexte qu'ils se trouvent sur la voie carrossable.

5. La distinction entre les échafaudages et barrières dressés sur le trottoir, qui, en cas d'adoption de la proposition, seraient dispensés d'éclairage, et les chantiers ouverts dans la chaussée ou le trottoir ou les obstacles d'autre nature, qui continueront à devoir être éclairés, se justifie parfaitement par le caractère plus exceptionnel, généralement moins apparent et surtout plus dangereux de ce genre d'encombrements de la voie publique. Elle témoigne par ailleurs de l'esprit de modération et de bon sens dont s'inspire la proposition, car elle n'entend supprimer l'obligation d'éclairer l'obstacle que dans le cas où cet éclairage est vraiment superflu et par conséquent inutile.

6. On se demande pourquoi la circulation sur les trottoirs devrait être régie par des règles de sécurité plus sévères que la circulation sur la chaussée. Le piéton ne doit-il pas veiller aussi bien à sa propre sécurité que le conducteur d'un véhicule, lequel est tenu en outre de veiller à la sécurité d'autrui? Sans doute, est-il d'un bon naturel de s'intéresser aux amblyopes et aux vieillards, mais en quoi la sécurité de ceux-ci serait-elle mieux assurée contre des véhicules en stationnement que contre des échafaudages ou des barrières, lorsque ces deux sortes d'obstacles sont aussi bien les uns que les autres rendus visibles à une distance de 100 mètres par l'éclairage public?

7. On évoque le cas où l'éclairage public vient à faire défaut. Pareil accident peut, sans doute, être envisagé raisonnablement. Mais la logique proteste contre la différence de traitement que son éventualité devrait entraîner entre les propriétaires de véhicules et les utilisateurs d'échafaudages et de barrières. Lorsque l'éclairage public fait défaut, on ne se trouve plus dans

meer. Bovendien schrijft artikel 551, 5° van het Strafwetboek helemaal niet voor dat voor steigers en afsluitingen een onafhankelijke lichtbron moet worden aangewend. Ingeval de verlichting van deze hindernissen aangesloten is op het openbaar electriciteitsnet, zullen beide tegelijk uitgaan.

De redenen die tegen het voorstel worden aangevoerd zijn dus misleidend. Uw Commissie heeft zich echter voor alles laten overtuigen door overwegingen van algemenere aard.

Als er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de rijweg en het voetpad, dan pleit dit juist ten gunste van het voorstel. Gesteld dat de bestuurder het stationerende voertuig normaal van op 100 meter afstand kan zien en dat de voetganger die op het voetpad loopt, de steiger of de afsluiting ook op 100 meter afstand kan zien, is het toch duidelijk dat de voetganger zich veel trager voortbeweegt dan de bestuurder, dat hij dus over veel meer tijd beschikt om de hinderenis op te merken en dat de sluwkracht bij hem slechts gering is; hij kan terstond blijven staan, wat niet het geval is met de bestuurder.

Verder is opgemerkt dat de verplichting van artikel 551, 5° van het Strafwetboek juist om de redenen die de indiener van het voorstel in zijn toelichting heeft aangegeven, slechts gedeeltelijk wordt nageleefd wat de steigers en afsluitingen op de voetpaden betreft. Wellicht achten de politiecommissarissen en de rijkswachters het zelf niet redelijk personen te bekeuren die alleen naar de stem van het gezond verstand hebben geluisterd bij het achterwege laten van de overtollige verlichting van een hindernis die zeer goed zichtbaar is en die beter verlicht is door de straatlantaarns dan zij zou kunnen zijn door een of meer reglementaire rode lantaarns.

Uw Commissie achtte het niet wenselijk om verouderde strafrechtelijke bepalingen in stand te houden, vooral wanneer zij te goeder trouw door velen niet meer worden nageleefd, zonder dat de overtreding ervan strafrechtelijk wordt tegengegaan, wat trouwens met reden als een nodeloze plagerij zou worden aangevoeld.

Daarom heeft uw Commissie het voorstel aangenomen met 7 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. ANCOT.

De Voorzitter,
H. ROLIN.

le cas de la dispense d'éclairage. De plus, rien dans le texte de l'article 551, 5° du Code Pénal n'oblige les utilisateurs d'échafaudages et de barrières à mettre en œuvre un éclairage indépendant de la distribution de l'éclairage public. De sorte que dans tous les cas où l'éclairage de ces obstacles est branché sur le courant de la distribution publique, l'extinction de l'un n'ira pas sans celle de l'autre.

Les raisons invoquées à l'encontre de la proposition sont donc fallacieuses. Mais c'est avant tout par des considérations d'un ordre plus général que votre Commission s'est laissée convaincre.

Si une distinction doit être faite entre la chaussée et les trottoirs, c'est plutôt en faveur de la proposition qu'elle constitue un argument. Partant de l'hypothèse où le conducteur d'un véhicule aperçoit normalement le véhicule en stationnement à une distance de 100 mètres et où le piéton cheminant sur le trottoir aperçoit, lui aussi, l'échafaudage ou la barrière à la même distance de 100 mètres, il faut bien se rendre compte que le piéton avance beaucoup plus lentement que le conducteur du véhicule en mouvement, qu'il dispose donc d'un temps sensiblement plus long pour discerner l'obstacle, et de plus qu'animé d'une force mobile réduite, il peut s'arrêter sur place, ce qui n'est pas le cas du conducteur de véhicule.

Il a été observé d'autre part que, précisément en raison des considérations développées par l'auteur de la proposition, l'obligation imposée par l'art. 551, 5° du Code Pénal n'est plus que très partiellement observée en ce qui concerne les échafaudages et barrières sur les trottoirs. Sans doute les commissaires de police et les gendarmes estiment-ils eux-mêmes qu'il ne serait pas raisonnable de dresser procès-verbal à charge de personnes qui n'ont obéi qu'à la loi du bon sens en n'éclairant pas superfétatoirement un obstacle parfaitement visible et mieux éclairé par les phares de la voirie qu'il ne pourrait l'être par une ou plusieurs lanternes rouges réglementaires.

Votre Commission a estimé qu'il n'est pas souhaitable de maintenir en vie des dispositions pénales devenues surannées surtout lorsque, en toute bonne foi, elles ne sont plus observées par un grand nombre, sans que leur violation donne lieu à une réaction répressive dont on sent d'ailleurs qu'elle serait inutilement vexatoire.

C'est pourquoi, votre Commission s'est prononcée en faveur de la proposition par 7 voix contre 2 et une abstention.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. ANCOT.

Le Président,
H. ROLIN.