



Laurent GEMMEL

# La vente : une affaire qui roule !

## Présentation personnelle de Monsieur GEMMEL

Né un beau jour du mois de novembre de l'an de grâce 1969, votre nouveau chroniqueur a une formation de base à orientation économique-commerciale.

Sa grande passion : la voiture, la route et l'usage qui en est fait. Passion concrétisée d'une part, par un brevet d'instructeur pratique en auto-école, et, d'autre part, par une participation active au sein de la fondation des Responsible Young Drivers, en mettant sur pied l'antenne liégeoise de ladite fondation.

**T**oujours attentive à l'image la représentant à travers ses membres et chaque membre souhaitant voir toujours mieux considérée la profession, l'U.P.R.C. m'a délégué l'ardue tâche de tenir une nouvelle rubrique dans cette magnifique revue que vous avez l'honneur de tenir entre vos mains... Cette rubrique sera consacrée à notre très chère (\$) législation routière. En effet, représentant étant synonyme de «bouffeur de kilomètres», il nous a paru opportun de rappeler à tous les (très bon, bien sûr) conducteurs que vous êtes, certains points un peu plus brumeux, peut-être. N'hésitez pas, d'ailleurs, à transmettre vos réactions et questions au secrétariat, qui

se fera un plaisir de me les transmettre.

Pour cette première édition, quelques exemples de situations vécues, sinon comme acteurs, en tout cas comme témoins (pas ceux de Jéhovah) :

### DE L'USAGE DES FEUX ANTIBROUILLARDS

**à l'avant** : ils sont non-obligatoires; si le véhicule en est pourvu, ils ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, chute de neige ou forte pluie. Ils peuvent être allumés avec les feux de croisement (normaux) ou les feux de route (gros phares) ou remplacer ceux-ci (c'est-à-dire, être allumés avec les feux de croisement (normaux) ou les feux de route (gros phares) ou remplacer ceux-ci (c'est-à-

# De verkoop : een rijdende zaak !

## Persoonlijke voorstelling van de Heer L. GEMMEL

Hij werd geboren op een mooie dag in de maand november van het jaar 1969. Deze nieuwe kroniekschrijver heeft een economische-commerciële opleiding genoten. Zijn grote passie : de wagen en het weggebruik. Een passie die enerzijds geconcretiseerd werd door een diploma van instructeur aan een auto-rijdschool en anderzijds door een actieve deelname aan de oprichting van de «Responsible Young Drivers», door hiervan een uitzending, op de Luikse radio, op poten te zetten.

**Z**oals steeds de B.V.H. begaan is met het lot van haar leden en ieder lid het beste van

haarzelf wenst mee te geven, heeft de B.V.H. mij een nieuwe rubriek toevertrouwd in dit prachtig tijdschrift waarvan U de eer heeft dit momenteel in handen te hebben... Deze rubriek zal zich wijden aan ons verkeersreglement dat handenvol geld kost. Inderdaad, voor vertegenwoordigers, die synoniem staan voor «kilometersvreters», lijkt het ons verstandig om voor jullie, als (natuurlijk zeer goede) weggebruikers, enkele punten aan te halen. Aarzel trouwens niet om uw reacties hieromtrent bekend maken aan het sekretariaat dat op haar beurt deze aan mij zal overmaken.

Voor deze eerste uitgave citeer ik enkele waar gebeurde verhalen; niet als akteur, maar in ieder geval wel als getuige (geen Jéhovah getuige) :

### HET GEBRUIK VAN DE MISTLAMPEN

vooraan : deze zijn niet verplicht; indien het voertuig

erop uitgerust is, dan mogen die enkel gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle regen. Zij kunnen tesamen met de dimlichten (normale lichten) of de grote lichten aangestoken worden of deze vervangen (t.t.z. tesamen aangestoken worden met de parkeer-lichten). Zij worden in geen andere omstandigheden toegelaten.

achteraan : deze zijn verplicht (ten minste één) : zij dienen gebruikt te worden bij mist, sneeuwval of felle regen en dit wanneer het zicht minder dan 100meter is. Opgelet : een attentvolle weggebruiker denkt ook aan diegene die volgt; zelfs bij felle regen, doof uw «anti-crash» lichten van het moment dat deze niet meer nodig zijn, bijvoorbeeld bij het verlaten van de autosnelweg. Er bestaan andere manieren om op te vallen...

### DE RONDE PUNTEN

De proliferatie van deze ronde punten in onze mooie streken kan ons enkel en alleen maar ten goede komen... Alhoewel... De overheid speelt het voor elkaar om deze te plaatsen waar ze hinderlijk zijn en zonder de installatie - en signalisatie modaliteiten te

dire, être allumés avec les feux de position). Ils ne sont autorisés dans aucune autre circonstance.

**à l'arrière** : ils sont obligatoires (au moins un). Ils doivent être utilisés en cas de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m, ainsi qu'en cas de forte pluie. Attention : en bon usager partenaire de la route, pensez à ceux qui vous suivent; même en cas de forte pluie, coupez votre «anti-crash» dès qu'il n'est plus requis, par exemple lorsque vous quittez l'autoroute. Il existe d'autres manières d'éblouir...

### CONCERNANT LES RONDS-POINTS

La prolifération de ces ronds-points en notre belle contrée ne peut être que bénéfique... Enfin quoique...

Les autorités publiques vont encore s'arranger pour en mettre principalement où ils vont gêner et sans respecter les modalités d'installation et de signalisation, comme les ralentisseurs de trafic, par exemple, également appelés casse-vitesses, et plus souvent renommés casse-voitures, même en respectant la législation quant à leur approche...

Il suffit, pour m'en convaincre, de me remémorer mes différentes expériences de ronds-points belges au volant d'un autocar de 12 mètres.

Enfin, ceci étant, il n'en reste pas moins qu'il s'agit de respecter la législation dans la traversée de ces carrefours particuliers.

Bien qu'à ne pas confondre avec un club pour célibataires consentants, un rond point est avant tout un lieu de rencontre (d'où le club...) de deux ou plusieurs voies publiques et est donc un carrefour (pour les juristes avertis : art. 2.8).

C'est également une place au sens de l'article 2.9; et une place est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent.

Partant de là, et en essayant de ne perdre personne en route, la «rentrée» dans le rond-point doit être signalée comme un changement de direction vers la droite (vu que le sens giratoire s'effectue dans le sens inverse des aiguilles d'une montre); la «sortie» comme un changement de direction vers la droite également et donc au moyen des petits bidules oranges qui s'allument et qui s'éteignent quand on sait qu'il y en a sur la voiture...

C'est assez dire, voyez-vous, que la plupart des conducteurs oublient de signaler leur intention de quitter le rond-point.

Oublier de signaler la «rentrée», ça est pas encore trop grave : il n'y a pas d'autres possibilités vu que vous prenez un sens obligatoire; mais pour sortir, pensez ne fût-ce qu'au pauvre conducteur qui attend pour rentrer à son tour sur ledit rond-point et qui doit, croit-il, vous céder le passage (sauf bien sûr, dans les ronds-points où la priorité de droite est d'application !).

Un dernier point (chique ! Ca va être fini !) : si le rond-point est assez large pour circuler à deux ou plus de front mais n'est pas divisé en bandes de circulation, toutes les trajectoires sont bonnes pour le traverser (en restant sur la chaussée...) mais c'est toujours celui qui est le plus à droite qui est prioritaire...

A bon entendeur...

«Représentativement vôtre»,

Laurent GEMMEL.

eerbiedigen. Zoals de verkeersdrempels bijvoorbeeld, eveneens snelheidsbrekers genoemd, en vaak ook autobrekers, zelfs wanneer men bij het benaderen ervan de wegcodes eerbiedigt...

Wat de Belgische ronde punten betreft hoef ik maar terug te denken aan mijn verschillende ervaringen aan het stuur van een autocar van 12 meter lang. Het is vanzelfsprekend dat er hier de wegcodes dienen geëerbiedigd te worden bij het oversteken van belangrijke kruispunten.

Een rond punt is eerst en vooral een ontmoetingsplaats (natuurlijk niet te vergelijken met een club voor vrijwillige vrijgezellen) van twee of meerdere openbare wegen en is dus bijgevolg een kruispunt (voor de allerte juristen zie artikel 2.8). Het is eveneens een plaats zoals vermeld in artikel 2.9; en een plaats is een openbare weg die zich scheidt van de andere openbare wegen die er op uitmonden.

De «ingang» in het ronde punt dient aangekondigd te worden zoals een richtingsverandering naar rechts toe (gezien de verplichte rijrichting in de tegengestelde richting van de wijzers van het uurwerk is); de «uitgang» dient eveneens aangekondigd te worden zoals een

richtingsverandering en eveneens naar rechts toe. Dit gebeurt dus door middel van de kleine oranje knipperlichtjes, wanneer men tenminste nog weet dat ze er aanwezig zijn op de wagen... Ik wil hierbij maar vermelden dat de meeste bestuurders vergeten te signaleren wanneer zij het ronde punt willen verlaten. De «ingang» vergeten te signaleren, dit is nog niet zo erg : er zijn geen andere mogelijkheden, gezien U verplicht bent de rijrichting te volgen. Maar om het ronde punt te verlaten, wees hoffelijk en denk dan ook eens aan de arme bestuurder die wacht en tracht om op zijn beurt binnen te treden in het ronde punt en die dient, zo denkt hij dan toch, aan U voorrang te geven (behalve natuurlijk, in de rondpunten waar de voorrang van rechts van toepassing is !).

Een laatste punt (goed zo, het is bijna gedaan !) : indien het ronde punt voldoende breed is om met twee of meer voertuigen naast elkaar te rijden, maar niet verdeeld is in rijvakken, dan zijn al de banen goed om door te kruisen (wel op de rijweg blijven...), maar het is steeds diegene die het meest rechts rijdt die voorrang heeft... Een goed verstaander heeft maar een half woord nodig...

« Met hoffelijke groeten »

Laurent GEMMEL

**Si vous avez des réactions  
concernant cette revue,  
faxez ou renvoyez-les nous !!!**

\*\*\*

**Indien U reakties heeft  
betreffende dit tijdschrift,  
fax of stuur ze ons op !!!**



Laurent GEMMEL

## La vente : une affaire qui roule !

**J**'espère que parmi vous personne n'a été amené à connaître lors de cette fin du mois de décembre l'un des tarifs que je vais évoquer ci-dessous...

### NOTRE CHÈRE LÉGISLATION ?

#### Tarifs des transactions en matière d'excès de vitesse

Pour rappel, une transaction est un montant forfaitaire proposé par le parquet du procureur du Roi.

Si vous choisissez de la payer endéans les délais, cela éteint toute action publique.

Vous pouvez toujours aller vous défendre au tribunal, mais en cas de condamnation, les sommes fixées sont toujours supérieures au montant de la transaction... sans tenir compte du risque d'encourir des peines d'emprisonnement qui sont toujours possibles.

Plus l'inscription de la condamnation sur les casiers judiciaires central et communal.

Evidemment, le parquet peut également décider de ne pas proposer de transaction et citer à comparaître devant le tribunal de police; il est vivement conseillé de s'y rendre afin de se défendre.

Dans le cadre d'une transaction pour excès de vitesse, les montants sont, pour chaque vitesse maximale autorisée (50, 90, 120/h ou autres limitations telles que la «zone 30», panneaux, travaux,...) :

Dépassement inférieur à 10 km/h : 2.100 FB

Dépassement compris entre 11 et 20 km/h : 5.600 FB

Dépassement compris entre 21 et 25 km/h : 6.300 FB

Dépassement compris entre 26 et 30 km/h : 7.000 FB

Dépassement compris entre 31 et 35 km/h : 7.700 FB

Sans oublier que tout dépassement de plus de 50 km/h (25 par temps de pluie) entraîne d'office le retrait de permis, suite à la coordination des parquets. Cette sanction était de toute façon déjà appliquée la plupart du temps.

# De verkoop : een rijdende zaak !



Ik hoop dat niemand onder jullie tijdens het einde van de maand december gekonfronteerd geweest is met de tarieven die ik hier verder zal aanhalen ...

### ONZE WEGCODES ?

#### Overeengekomen tarieven aangaande de snelheidsovertredingen

Ter herinnering, een overeenkomst is een vast bedrag dat door het parket van de procureur des Konings wordt voorgesteld. Indien U verkiest om dit bedrag te betalen binnen de termijn, dan brengt dit geen gerechtelijke gevolgen met zich mee. U kan zich steeds gaan verdedigen voor de Rechtbank, maar bij een veroordeling zijn de vooropgestelde bedragen steeds hoger dan het overeengekomen bedrag... Zonder rekening te houden met het risico gevangenisstraffen op te lopen, die steeds mogelijk zijn. Daarbij kan dit een inschrijving van de veroordeling in de centrale en gemeentelijke strafwetboeken met zich meebrengen. Vanzelfsprekend kan de overtreder ook beslissen om het overeengekomen bedrag niet te betalen, maar wel om voor de politie rechtbank te verschijnen; het is sterk aanbevolen zich er naar toe te begeven om zich er kunnen te verdedigen.

In het kader van een overeengekomen bedrag voor snelheidsovertreding, zijn de bedragen, voor elke maximale toegestane

snelheid (50, 90, 120 km/uur of andere snelheidsbeperkingen zoals de «zone 30», verkeersborden, wegenwerken, ...):

Overtreding minder dan 10 km/u : 2.100 bf

Overtreding tussen 11 en 20 km/u : 5.600 bf

Overtreding tussen 21 en 25 km/u : 6.300 bf

Overtreding tussen 26 en 30 km/u : 7.000 bf

Overtreding tussen 31 en 35 km/u : 7.700 bf

En niet te vergeten : een overtreding van meer dan 50 km/u (25 bij regenweer) houdt onmiddellijk een intrekking van het rijbewijs in en dit volgens de onderlinge samenwerking van de verschillende parketten. Deze sanktie werd in ieder geval in de meeste gevallen reeds toegepast.

### ALGEMENE REGEL

- 1) «klassieke» overtredingen : hetzij een in gevangenisneming van 1 à 30 dagen; hetzij een boete van 10 à 500 bf vermenigvuldigd met opcenten (80 momenteel) of de twee tesamen.
- 2) «zware» overtredingen : er zijn er 14 : kent U ze ?
  - Uitdrukkelijk bevel van een bevoegd agent
  - Kruispunt-reglementen
  - Voorbijsteken en kruisen van de trams
  - Een voetganger in gevaar gebracht te hebben
  - Verlichting (rijden zonder licht)

## RÈGLE GÉNÉRALE

- 1) Infractions «classiques» : soit une peine d'emprisonnement de 1 à 30 jours, soit une amende de 10 à 500 FB multipliés par les centimes additionnels (80 actuellement) ou les deux peines.
- 2) Infractions «graves», au nombre de 14 : les connaissez-vous ?
  - Injonction d'un agent qualifié
  - Règles de croisement
  - Dépassement et croisement de trams
  - Avoir mis un piéton en danger
  - Eclairage (circuler sans phares)
  - Passages à niveau
  - Franchissement de ligne blanche continue séparant les bandes de circulation
  - Règles de priorité
  - Règles de dépassement
  - Changement de direction
  - Vitesse (dépassement de plus de 10 km/h)
  - Autoroutes (marche arrière, demi-tour)
  - Feux orange fixe et rouge
  - Non-respect du signal interdisant l'accès aux véhicules transportant des marchandises dangereuses

Suite à une infraction grave, vous risquez : 8 à 30 jours de prison et une amende de

50 à 500 FB (multiplié par 80), ou l'une de ces peines seulement.

- 3) Infractions «plus que graves» :
  - Infractions relatives au permis de conduire : 200 à 2.000 FB ( x 80 ) et/ou 15 jours à 6 mois de prison.
  - Délit de fuite : même tarif.
  - Ivresse au volant (y compris en tant qu'accompagnant pendant l'apprentissage) : même tarif.

Des peines inférieures ou supérieures selon des circonstances atténuantes ou aggravantes (récidive endéans un certain laps de temps) sont prévues dans la plupart des cas.

Que tout ceci ne vous démolis pas le moral... Pour vous le remonter quand même, une (maigre) consolation : toute infraction doit faire l'objet d'un procès-verbal dont une copie doit parvenir au contrevenant dans les huit jours, sous peine de nullité.

Cet article est un résumé et ne prétend donc pas être exhaustif. Si de plus amples renseignements sur ce qui précède (ou tout autre aspect du code) vous intéressent, n'hésitez pas à me contacter via le secrétariat de notre bien-aimée Union. Bonne route, bonnes ventes et à la prochaine.

Laurent GEMMEL

- Overwegen
- Passeren van een volle witte lijn die twee rijbanen splitst
- Voorrangs-reglementen
- Inhalings-reglementen
- Richtingsverandering
- Snelheid (overtreding van meer dan 10 km/u)
- Autosnelwegen (achteruit rijden, 180° omdraaien)
- Vaste oranje en rode verkeerslichten
- Niet-eerbiedingen van de signalisatie die de toegang verbiedt van transport voertuigen met gevaarlijke goederen.
- Vluchtmisdrijf : zelfde tarief.
- Dronken achter het stuur (inbegrepen de begeleider tijdens de opleiding) : zelfde tarief.

Zwaardere of lichtere straffen volgens de verzachtende of verzwarende omstandigheden (herhaling binnen een zeker tijdsverloop) zijn voorzien in de meeste gevallen. Dat dit alles uw moraal niet zou aantasten ... ziehier een (magere) troost : iedere overtreding dient deel uit te maken van een proces-verbaal waarvan een copie binnen de 8 dagen dient overgemaakt te worden aan de overtreder, zoniet is er een nietigverklaring.

Dit artikel is een samenvatting en hierin is dus niet alles aan bod gekomen. Indien U bijkomende inlichtingen wenst over hetgeen hierboven vermeld is, aarzel dan niet mij te contacteren via het secretariaat van onze liefhebbende vereniging. Goede reis, geslaagde verkopen en tot volgende keer.

Laurent GEMMEL

Ten gevolge van een zware overtreding, riskeert U : 8 tot 30 dagen in gevangenisneming en een boete van 50 tot 500 bf (vermenigvuldigt met 80), of enkel één van deze twee straffen :

- 3) «zeer zware» overtredingen :
  - overtreding tot betrekking heeft op het rijbewijs : 200 tot 2.000 bf (x 80) en/of 15 dagen tot 6 maanden in gevangenisneming.

**Wij kennen  
de eenzame  
vertegenwoordiger...  
maar wij willen een  
samenhorigheid !!**

**Nous savons  
le représentant  
solitaire...  
nous le voulons  
solidaire !!**

**Si vous avez des réactions  
concernant cette revue,  
faxez ou renvoyez-les nous !!!**

\*\*\*

**Indien U reakties heeft  
betreffende dit tijdschrift,  
fax of stuur ze ons op !!!**



Laurent GEMMEL

## La vente : une affaire qui roule !

**S**uite à mes récents déplacements dans la cité liégeoise, j'ai vu à mon grand regret plusieurs véhicules arborant un des signes distinctifs de l'UPRC occupant des situations pour le moins «scabreuses».

Il me paraît donc utile de rappeler les divers règlements ayant trait à l'arrêt et au stationnement.

Tout d'abord, un véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être rangé à droite par rapport au sens de sa marche (sauf si la chaussée est à sens unique).

Distinguons ensuite un véhicule à l'arrêt d'un véhicule en stationnement : un véhicule à l'arrêt est un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement et/ou le débarquement de personnes et/ou de marchandises; un véhicule en stationnement est un véhicule immobilisé au-delà de ce temps.

**Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ET en stationnement**

où il est susceptible de constituer un danger ou de gêner les autres usagers sans nécessité, et notamment :

- 1° sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur tout accotement en saillie, sauf réglementation locale;
- 2° sur les pistes cyclables et sur les passages pour cyclistes;
- 3° sur les passages à niveau (généralement bien respecté...);
- 4° sur les passages pour piétons et sur la chaussée, à moins de 5 mètres en deçà de ces passages;
- 5° sur la chaussée, dans les tunnels et sauf réglementation locale, sous les ponts;
- 6° aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, sauf réglementation locale;
- 7° à moins de 20 mètres des signaux lumineux

## De verkoop : een rollende zaak !

**N**aar aanleiding van mijn recente verplaatsingen in de Luikse

regio heb ik tot mijn grote verbazing moeten vaststellen, dat verschillende voertuigen, die voorzien waren van één van de karakteristieke tekens van de B.V.H., op een vrijwel «onfatsoelijke» manier gestationeerd stonden. Het lijkt me daarom nodig om de verschillende reglementen aan te halen aangaande de stop- en parkeerplaatsen.

Eerst en vooral dient een voertuig, dat stil of geparkeerd staat, rechts te staan van de rijrichting (behalve bij een éénrichtingsweg).

Laten we vervolgens een onderscheid maken tussen stilstaand en een geparkeerd voertuig : een stilstaand voertuig is een onbeweeglijk voertuig tijdens de duur die er nodig is bij het instappen en /of uitstappen van personen en/of goederen; een geparkeerd voertuig daarentegen is een onroerend voertuig voor een bepaalde tijd.

**Het is verboden om stil te staan EN te parkeren waar dit gevaar met zich mee brengt of andere weggebruikers onnodig hindert, en dit vooral :**

1. op voetpaden en, in agglomeraties, op al de verhoogde bermen,

behalve bij lokale reglementering.

2. op fietspaden of oversteekplaatsen voor fietsers.

3. op overwegen (wordt in het algemeen goed gerespecteerd ...)

4. op oversteekplaatsen voor voetgangers en, op een rijweg, op minder dan 5 meter aan de kant van deze oversteekplaatsen.

5. op een rijweg, binnenin de tunnels en, behalve bij lokale reglementering, onder bruggen.

6. in de omgeving van kruispunten, op minder dan 5 meter van het verlengde van de dichtst bijgelegen borduur van de dwarsliggende rijweg, behalve bij lokale reglementering.

7. op minder dan 20 meter aan de kant van verlichte signalisaties, die zich in en rond de kruispunten bevinden, alsook de verkeerstekens. Dit is een punt dat niet van toepassing is voor voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, niet hoger is dan 1m65 en dit wanneer de onderste rand van deze borden gevestigd zijn op een hoogte van minstens 2m van de rijweg.

**Het is o.a. verboden een voertuig te parkeren (stil staan is dus toegestaan) en dit :**

1. op minder dan 1 m van zowel voor- als achter een

situés dans et en dehors des carrefours ainsi que des signaux routiers. Point non applicable aux véhicules dont la hauteur, le chargement compris, ne dépasse pas 1m65, lorsque le bord inférieur de ces panneaux est situé à 2m au moins au-dessus de la chaussée.

**Il est en outre interdit de mettre un véhicule en stationnement (l'arrêt est donc autorisé)**

1° à moins de 1 mètre tant devant que derrière un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement et à tout endroit où le véhicule empêcherait l'accès à un autre véhicule ou son dégagement (à méditer...);

2° à moins de 15m de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram;

3° devant les accès des propriétés, à l'exception des véhicules dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement à ces accès;

4° aux endroits où les piétons et les cyclistes doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle;

5° à tout endroit où le véhicule empêcherait l'accès à des emplacements de stationnement établis en dehors de la chaussée;

6° aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé;

7° lorsque la largeur du passage laissé sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres;

8° en dehors des agglomérations sur la chaussée d'une voie publique munie du signal B9 (losange fond jaune bord blanc : route prioritaire);

9° sur la chaussée lorsque celle-ci est divisée en bandes de circulation, sauf aux endroits prévus (munis du signal bleu P);

10° sur la chaussée, le long de la ligne discontinue de couleur jaune;

11° sur les chaussées à deux sens de circulation, du côté opposé à celui où un autre véhicule est déjà à l'arrêt ou en stationnement, lorsque le croisement en serait rendu «malaisé»;

12° sur la chaussée centrale d'une voie publique comportant trois chaussées;

13° en dehors des agglomérations, du côté gauche d'une chaussée d'une voie publique comportant deux chaussées ou sur le terre-plein séparant ces chaussées.

Enfin, rappelons, car nul n'est censé ignorer la loi, qu'il est interdit d'exposer sur la voie publique des véhicules en vue de la vente ou de la location. Et évidemment, lorsqu'un véhicule arbore une affiche «A Vendre» et circule sur la chaussée («la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général»), il tombe bien entendu sous le coup de cet article... je ne vise personne, les coupables se seront reconnus...

Voilà qui est dit, ou plutôt écrit, car la volonté du respect d'une certaine éthique professionnelle commence par l'image que l'on donne de soi et de sa profession à l'extérieur. Que penser d'un véhicule négligé, garé en dépit de tout égard pour les autres usagers et arborant fièrement l'autocollant de l'UPRC voire la carte «Soyez compréhensif Monsieur l'agent»?

Laurent GEMMEL

ander stilstaand of geparkeerd voertuig en overal waar het voertuig de toegang belet tot een ander voertuig of doorloop ervan (te overwegen ...).

2. op minder dan 15 m aan beide kanten van het verkeersbord dat de stopplaats van een autobus of een tram aankondigt.

3. voor privé-toegangen, bijhalve voor voertuigen waarvan de nummerplaat goed leesbaar hernomen wordt bij deze toegangen.

4. in omgevingen waar voetgangers en fietsers zich op de rijweg moeten begeven om een obstakel uit de weg te gaan.

5. in een omgeving waar het voertuig de toegang belet tot de parkeerplaatsen die buiten de rijweg opgesteld staan.

6. in omgevingen waar de doorgang van spoorvoertuigen belemmerd zou zijn.

7. wanneer de breedte van de vrijgelaten doorgang op de rijweg minder dan 3 meter zou zijn.

8. buiten de agglomeraties op de rijweg van een openbare weg die voorzien is van het verkeersbord «B9» (ruitvorm met gele achtergrond en witte rand : voorrangsweg).

9. op een rijweg die verdeeld is in rijvakken, behalve op de voorziene plaatsen (voorzien van een blauw verkeersbord met het teken «P»).

10. op een rijweg, langs een gele ononderbroken lijn.

11. op rijwegen met twee verkeersrichtingen, wanneer aan de tegengestelde richting van het voertuig reeds een ander voertuig reeds stil -

of geparkeerd staat en de kruisingen dan moeilijk zullen verlopen.

12. op de middenrijweg van een openbare weg die 3 rijwegen bevat.

13. buiten de agglomeraties, aan de linker kant van de rijweg van een openbare weg die twee rijwegen bevat of op de verhoging die deze rijwegen scheidt.

Tenslotte herhalen wij, omdat iedereen wordt geacht de wet te kennen, dat het verboden is op een openbare weg voertuigen achter te laten met het oog deze te verkopen of te verhuren.

En het ligt voor de hand dat wanneer een voertuig een affiche ten toon stelt met «Te koop» en op de rijweg rijdt («het gedeelte van een ingerichte openbare weg voor het verkeer van de voertuigen in het algemeen), het wel te verstaan onder dit artikel valt ....

Ik richt mij tot niemand, de schuldigen herkennen zichzelf ....

Wat hier wat gezegd of liever geschreven is, kan bijdragen tot het respect van een zekere beroepsethiek, die begint met het beeld dat men over zichzelf en zijn beroep aan de buitenwereld geeft.

Wat denkt U van een slordig geparkeerd voertuig, dat in alle opzichten een ergernis is voor andere weggebruikers en fier pronkt met een sticker van de B.V.H. en zelfs met de parkeerkaart « Wees begripvol Mijnheer de Agent » ?

Laurent GEMMEL



Laurent GEMMEL

## La vente : une affaire qui roule !

Quelques règles  
concernant le croisement  
et le dépassement  
qui paraissent évidentes  
en théorie, et qui pourtant,  
dans la pratique...

**M**ais tout d'abord, un peu de terminologie : le terme conducteur désigne toute personne qui assure la direction d'un véhicule ou qui guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux. Attention cependant : la bicyclette non montée n'est pas considérée comme un véhicule; la personne qui la tient en main n'est donc pas considérée comme conducteur, contrairement à une moto ou un cyclomoteur. Ce qui signifie par exemple que le premier pourra emprunter un sens interdit, mais pas le deuxième.

Le croisement s'effectue à droite; le conducteur doit laisser une distance latérale suffisante et au besoin serrer à droite; le conducteur dont la progression est entravée par la présence d'un obstacle, quel qu'il soit, doit ralentir et au besoin s'arrêter pour laisser le passage à ceux

venant en sens inverse. Lorsque la largeur de la chaussée (pour rappel : partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général) ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent. Concernant les véhicules sur rails, le croisement de ceux qui empruntent la chaussée peut se faire à gauche, s'il ne peut se faire à droite, en raison de l'exiguïté du passage ou de la présence d'un obstacle et à condition de ne pas mettre en danger les usagers circulant en sens inverse.

Le dépassement n'est à considérer qu'à l'égard des conducteurs en mouvement. Cependant lorsque l'on circule conformément aux panneaux F13 (prescrivant le choix d'une bande de circulation) et F15 (prescrivant le choix d'une direction, principalement sur autoroute) ou encore lorsque le trafic est dense et s'effectue en plusieurs files; ainsi qu'en agglomération, où on peut choisir la bande convenant le mieux à sa destination (sur les chaussées à sens unique ou à deux sens, avec au moins deux bandes

## De verkoop : een rollende zaak !

Enkele regels  
over het kruisen  
en inhalen, die in theorie  
evident lijken,  
maar in praktijk  
nochtans...

**M**aar eerst, voor alle duidelijkheid, enkele begrippen. De term bestuurder wijst op elke persoon die de richting van het voertuig bepaalt of die trekdieren, melkvee, lastdieren, rijdieren of andere dieren leidt of bewaakt.

Opgelet nochtans, een fiets aan de hand wordt niet beschouwd als een voertuig. Een dergelijk persoon wordt dus niet beschouwd als een bestuurder, in tegenstelling tot iemand te voet met een moto of bromfiets. Dit betekent bijvoorbeeld dat de eerste in straat met éénrichtingsverkeer mag inslaan, maar de laatste niet.

Het kruisen gebeurt rechts. De bestuurder moet voldoende afstand laten aan zijn linkerkant en zo nodig zelfs meer naar rechts gaan. De bestuurder wiens weg versperd is door eender welke hindernis en moet zelfs, indien niet anders mogelijk, om de tegenliggers ongehinderd door te laten. Wanneer de breedte van de weg (ter herinnering dit gedeelte van de openbare weg dat voorbehouden is aan het verkeer van voertuigen in het algemeen) geen vlotte kruising toelaat, mag de

bestuurder de gelijkbaanse harde berm gebruiken, op voorwaarde dat hij eventuele gebruikers die zich daar bevinden niet hindert. Een tram daarentegen mag men wel links inhalen, indien het rechts niet mogelijk is omwille van plaatsgebruik of de aanwezigheid van een obstakel. Ook hier mag men het tegenliggend verkeer niet hinderen.

Van inhalen kan alleen sprake zijn bij bestuurders die in beweging zijn. Nochtans wanneer men rijdt zoals aangegeven door de verkeerstekens F13 (die het gebruik van een rijbaan voorschrijven) en F15 (die een voorsortering aangeven, vooral op autowegen), wordt het feit dat voertuigen op een andere rijstrook sneller rijden, niet beschouwd als inhalen. Dit is ook het geval bij druk verkeer op een weg met verschillende rijstroken, in agglomeraties waar men de rijstrook die het best bij zijn richting past kan kiezen. Dit laatste geldt bij éénrichtingswegen, of bij wegen met tegemoetkomend verkeer, indien er minstens twee rijstroken in elke richting voorzien zijn.

Inhalen doet men LINKS (ja ! ja !). Rechts mag enkel in één geval : wanneer de bestuurder die men wil inhalen te kennen geeft links af te willen draaien en reeds naar links is uitgeweken om zijn manoeuvre uit te voeren.

Vooralleer in te halen moet elke bestuurder er zich van vergewissen dat hij dit

dans chaque sens), le fait que des véhicules d'une bande ou file circulent plus vite que ceux d'une autre bande ou file, n'est pas considéré comme dépassement.

Le dépassement s'effectue à GAUCHE (si! si!). Il ne peut se faire à droite que dans un seul cas : lorsque le conducteur a dépassé et a indiqué son intention de tourner à gauche et s'est porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement.

Avant le dépassement, tout conducteur doit : s'assurer qu'il peut le faire sans danger et notamment : que la voie est libre sur une distance suffisante, qu'il n'est pas dépassé lui-même, qu'il peut reprendre sa place à droite sans gêner les autres, qu'il peut le faire en un temps très court. Indiquer suffisamment à temps son intention. Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

Pendant le dépassement : s'écarter autant que de besoin; il peut emprunter l'accotement de plain-pied, à condition de ne pas gêner les usagers s'y trouvant. Le «dépassé» doit serrer à droite le plus possible et NE PEUT accélérer.

Après le dépassement : le conducteur DOIT reprendre sa place à droite AUSSITOT qu'il peut le faire sans inconvénient, après avoir indiqué son intention au moyen (toujours les mêmes : voir la revue n° 5/96) des petits bidules oranges qui s'allument et qui s'éteignent quand on sait qu'il y en a sur la voiture. Excepté s'il veut effectuer AUSSITOT un

nouveau dépassement sur une chaussée divisée en quatre bandes de circulation (en n'empruntant que les bandes affectées au sens suivi) ainsi que sur les chaussées à sens unique.

Le dépassement d'un véhicule approchant d'un passage pour piétons (ou pour cyclistes) ne peut se faire qu'à une vitesse suffisamment réduite (si! si!) permettant de s'arrêter devant un usager se trouvant sur ce passage.

Le dépassement (par la gauche) est interdit lorsque la visibilité des usagers venant en sens inverse est insuffisante (si! si!) sauf s'il peut se faire sans franchir la partie de la voie publique affectée au sens suivi.

Le dépassement d'un véhicule attelé ou de plus de deux roues est interdit : sur les passages à niveau s'il est gardé par des barrières ou des signaux lumineux; dans les carrefours où la priorité de droite est applicable; dans les autres carrefours pour les conducteurs devant céder le passage.

Le «triplage» (véhicule à dépasser dépassant lui-même un véhicule à plus de deux roues) n'est autorisé que lorsqu'il y a trois bandes ou plus dans le sens suivi. Comme l'arrêt et le stationnement, tout dépassement (même un vélo) est interdit sur les ralentisseurs de trafic.

Sur ce, bonne route et à la prochaine...

zonder gevaar kan doen. Meer bepaald moet de rijweg over een voldoende afstand vrij zijn, mag hij zelf niet ingehaald worden, moet hij zonder anderen te hinderen zijn plaats rechts weer kunnen innemen en moet dit alles in een korte tijd kunnen gebeuren.

Tijdens het inhalen moet men voldoende afstand houden. De verharde berm mag gebruikt worden, op voorwaarde dat men de eventuele gebruikers daarvan niet hindert. De bestuurder die ingehaald wordt moet rechts blijven en MAG NIET versnellen.

Na het inhaalmanoeuvr MOET de bestuurder ZO SNEL MOGELIJK zijn plaats rechts op de rijbaan weer innemen. Hiervoor moet hij zijn bedoeling kenbaar maken met behulp van de kleine oranje dingetjes die beurtelings aan- en uitgaan, en waarmee naar het schijnt elke auto is uitgerust.

De enige uitzondering hierop is wanneer de bestuurder ONMIDDELLIJK een nieuwe inhaalbeweging wil uitvoeren op een rijweg die in vier rijstroken is ingedeeld (op voorwaarde dat hij alleen de rijstrook in zijn eigen richting gebruikt) en op éénrichtingswegen.

Een voertuig dat een oversteekplaats voor voetgangers (of fietsers) nadert, moet dit aan

dusdanige snelheid doen (ja ! ja !) dat hij ten alle tijde kan stoppen voor personen die van deze oversteekplaats gebruik maken.

Inhalen (links) is verboden indien de zichtbaarheid voor het tegenliggend verkeer onvoldoende is (jazeker !), behalve wanneer hij kan inhalen zonder over het midden van de rijweg te moeten gaan.

Het inhalen van een bespannen voertuig of een met meer dan twee wielen is verboden op gelijkgrondse kruisingen, bewaakt door slagbomen en lichtsignalen, op kruispunten waar voorrang van rechts geldt en op andere kruispunten waar men voorrang moet verlenen.

«Tripleren» (een voertuig inhalen, dat zelf met een dergelijk manoeuvre bezig is) is alleen toegelaten op wegen met minimaal drie rijstroken in dezelfde richting.

Precies zoals voor stilstaan of parkeren, is het inhalen op verkeersdrempels verboden en dit zelfs voor een fietser.

Goede reis, en tot binnenkort.

**Si vous avez des réactions concernant cette revue, faxez ou renvoyez-les nous !!!**

**Indien U reakties heeft betreffende dit tijdschrift, fax of stuur ze ons op !!!**





Laurent GEMMEL

## La vente : une affaire qui roule !

### Petites réflexions hivernales : Il faut garder ses distances...

**Q**uand le conducteur, c'est-à-dire vous et moi, est en pleine forme, les idées claires, loin des brumes de l'alcool, bien reposé, l'esprit concentré sur la conduite, quand la visibilité est excellente, bref lorsque les conditions sont optimales (utopistes ?), le temps de réaction devant un obstacle soudain et donc imprévisible est en moyenne d'une seconde. Petit calcul rapide (arrondi) : vous prenez le chiffre des dizaines de la vitesse du véhicule à ce moment et vous multipliez par trois. Exemple : à 30km/h vous aurez parcouru 9 mètres avant de réagir, à 120 km/h, vous aurez parcouru 36 mètres (environ)...

A ce temps de réaction s'ajoute la distance de freinage du véhicule. Ces deux distances additionnées donnent la distance parcourue avant l'arrêt total du véhicule. De nouveau, lorsque ces conditions sont

optimales (pneus non usés, gonflés à la bonne pression, freins en bon état, revêtement routier sec et pas trop lisse) : vous prenez le chiffre des dizaines de la vitesse du véhicule et vous l'élevez au carré : à 90 km/h il vous faudra 81 mètres pour vous arrêter devant un obstacle imprévisible; à 120 km/h, il faudra 144 mètres...

Cette distance, vous pouvez la multiplier par quatre sur sol glissant.

Sans ABS ou si vous ignorez la technique de freinage d'urgence, bref avec les roues bloquées, vous augmentez la distance multipliée d'un pourcentage lié à la vitesse : 25% à 30km/h, 40% à 50km/h, 57% à 60 km/h,... Indépendamment du fait de la direction, bloquée elle aussi.

A 60 km/h, cela donne une distance de 36 m par temps sec, de 144 m sur sol glissant et de 220 m environ avec les roues bloquées...

La technique de freinage d'urgence ne consiste

# De verkoop : een rollende zaak !

## Enkele wintertipjes : Men dient afstand te houden...

**W**anneer de bestuurder, t.t.z. U en ik, in goede conditie is, wat wil zeggen : een klare kijk, geen spoorje alcohol, goed uitgerust, geconcentreerd bij het rijden en wanneer het zicht uitstekend is; samengevat wanneer de omstandigheden optimaal zijn (utopie ?), dan is de reaktietijd voor een plotselinge en dus onverwachte hindernis gemiddeld één seconde. Een snelle berekening (afgerond) : U neemt het cijfer van de tientallen van de snelheid van het voertuig op dat moment en U vermenigvuldigt dit maal drie. Voorbeeld : aan 30 km/uur zal U 9 meter afleggen vooralleer U zal reageren, aan 120 km/uur zal U (ongeveer) 36 meter afgelegd...

Aan deze reactieafstand wordt de remafstand van het voertuig gerekend. Deze twee afstanden samengeteld geven de afgelegd afstand vooralleer het voertuig tot stilstand komt. De remafstand is het volgende : en nogeens, wanneer deze omstandigheden optimaal zijn (geen versleten en goed opgepompte banden, remmen in goede staat, droog en niet te glad wegdek) : U neemt het cijfer van de tientallen van de snelheid van het voertuig en U verheft dit cijfer in het kwadraat : yb. aan 90 km/u

heeft U 81 meter nodig om tot stilstand te komen voor een onverwachte hindernis; aan 120 km/u heeft U 144 meter nodig ... Deze afstand mag U met vier vermenigvuldigen wanneer het wegdek glad is. Zonder ABS of indien U geen weet heeft van de snelle remtechniek, nl. met geblokkeerde wielen, mag U deze afstand nog eens vermenigvuldigen met een percentage dat aan de snelheid gebonden is : 25 % aan 30 km/u, 40% aan 50 km/u, 57 % aan 60 km/u ... en dan nog geen rekening gehouden met het feit dat de wagen dan stuursloos wordt. Aan 60 km/u geeft dit een afstand van 36 m bij droog weer, van 144 m bij nat wegdek en ongeveer 220 m met geblokkeerde wielen...

De snelle remtechniek bestaat zeker niet uit het «pompen» waarbij men de rempedaal VOLLEDIG loslaat. Men dient wel te remmen totdat de wielen geblokkeerd zijn en dan onmiddellijk LICHT de rempedaal loslaten en dan weer terug tot het uiterste te remmen en zo verder. Van buitenuit moet men de wielen per «kwartslag» zien draaien, zoals in een film, beeld per beeld of een beweging bij stroboscopisch licht. Goed uitgevoerd, is dit efficiënter dan het ABS systeem.

De veiligheidsafstand is van toepassing tussen twee voertuigen IN BEWEGING

surtout pas en un «pompage» au cours duquel on relâche COMPLETEMENT la pédale de frein. Il faut freiner à fond jusqu'à bloquer les roues puis immédiatement soulager LÉGEREMENT la pédale puis repousser à fond et ainsi de suite. De l'extérieur on doit voir les roues tourner par «cran», par quart de tour comme dans un film image par image ou un mouvement à la lumière de stroboscopes. Bien effectué, c'est plus efficace que l'ABS.

La distance de sécurité, quant à elle, est d'application entre deux véhicules EN MOUVEMENT et est donc insuffisante dans le cas où le véhicule qui précède devient soudain un obstacle fixe (carambolage). Elle se calcule pratiquement par la méthode des deux crocodiles : par rapport à un point de repère fixe (poteau,...) lorsque l'arrière du véhicule qui vous précède passe ce point fixe vous dites «un crocodile, deux crocodiles» et seulement alors l'avant de votre véhicule arrive à ce point de repère. Le temps de le dire équivaut à deux secondes. Pour ceux qui aiment les chiffres (même s'ils ne sont pas d'affaires), vous divisez la vitesse de votre véhicule par deux; cela équivaut à la distance de sécurité : à 60 km/h, 30m, 120 km/h, 60 mètres. Attention cependant : au delà de 100 km/h, il vaut mieux compter les deux secondes ou ajouter la moitié de la vitesse divisée par deux à elle-même : pour 120 km/h on a alors 90 mètres.

Sans faire de cours de physique, un véhicule circulant à une certaine vitesse possède une certaine énergie cinétique. Cette énergie est liée à la vitesse par un rapport au carré : si la vitesse double, l'énergie est quadruplée; si elle triple, l'énergie est multipliée par 9.

Lors du freinage, l'énergie cinétique se libère au niveau des freins sous forme d'énergie thermique.

En cas de collision, l'énergie cinétique se libère sous forme de travail mécanique dans les zones de carrosserie heureusement prévues à cet effet : les zones d'absorption.

Une voiture pesant une tonne et roulant à 10km/h au moment d'un choc frontal contre un mur équivaut à sa chute du haut d'un building de 12 étages (40 mètres). Lors d'un choc frontal entre deux voitures, les deux énergies cinétiques doivent s'annuler...

N'oubliez pas les stages dans une école de conduite, ça aide à se relaxer quand on doit prendre la route par tous les temps.

N'oubliez pas, si vous festoyez pour les fêtes de fin d'année, les Responsible Young Drivers seront là comme chaque année pour vous ramener vous et votre voiture sain et sauf à votre domicile au cas où le trou de serrure de votre portière n'arrêterait pas de bouger (quel farceur, celui-là!).

Sur ce, Joyeuse Année et Bon Noël ou inversément.

Laurent GEMMEL

en dus onvoldoende wanneer het voertuig dat voor U rijdt plots een vaste hindernis wordt (kettingbotsing). In praktijk wordt deze afstand berekend door de twee krokodillen methode = tegenover een vast richtpunt (vb. een paal ...), wanneer het achtersteven van het voertuig dat voor U rijdt, dit vast richtpunt voorbij is, dan begint U te zeggen «één krokodil, twee krokodillen», en dan mag U pas met het voorsteven van uw voertuig dit richtpunt bereiken.

De tijd om dit te zeggen is gelijk aan twee seconden. Voor diegene die van cijfers houden (zelfs al zijn dit geen omzetcijfers), deelt U de snelheid van uw voertuig per twee; dit is gelijk aan de veiligheidsafstand : vb. aan 60 km/u is dit 30m, 120 km/u - 60 m. Maar opgelet : boven de 100 km/u, is het beter om die twee seconden te tellen of de helft van de snelheid plus de helft van deze helft : vb. voor 120 km/u is dit dus 90 meter.

Zonder fysicalessen te willen geven, een voertuig dat op een bepaalde snelheid rijdt bevat een zekere kinetische energie. Deze energie is aan de snelheid gebonden in verhouding tot het kwadraat : nl. als de snelheid verdubbeld is de energie verviervoudigd, als de snelheid verdrievoudigd wordt de energie met 9 vermenigvuldigd. Tijdens

het remmen komt kinetische energie vrij op remniveau en dit onder vorm van thermische energie.

Bij botsing komt kinetische energie vrij onder vorm van mechanische werking in de koetswerkzones die gelukkig daarvoor bestemd zijn : de absorptiezones.

Een wagen die één ton weegt, en die aan 10 km/u rijdt op het moment van een frontale botsing tegen een muur, is gelijk aan z'n val van een building van 12 verdiepingen hoog (40 meter).

Bij een frontale botsing tussen twee voertuigen, dienen de twee kinetische energieën vernietigd te worden ...

Vergeet de stages niet bij de rijtscholen, dit helpt om zich te ontspannen bij het weggebruik in alle weersomstandigheden. Vergeet ook dit niet : wanneer U de eindejaarsfeesten doorbrengt, zullen zoals ieder jaar de «Responsible Young Drivers» ter beschikking staan om U en uw wagen veilig en wel naar huis te brengen als het sleutelgat van uw wagen niet wil stoppen met bewegen (grapje).

Hierop wil ik U een gelukkig Nieuwjaar en zalig Kerstfeest of omgekeerd toewensen.

Laurent GEMMEL

## MESSAGE IMPORTANT

Cher(e) Collègue,

Nous vous recommandons la plus vive prudence en ce qui concerne l'abandon de GSM, ordinateur ou serviette dans votre voiture, même pour **une** minute.

En effet, nous avons connaissance d'une vague de bris de vitres et de pare-brise pour s'emparer de tels objets. A bon entendeur, salut !

## BELANGRIJKE BOODSCHAP

Waarde Kollega,

Wij raden U aan om uw GSM, computer of aktentas niet uw wagen alleen achter te laten, zelfs niet voor **één minuut**. Vandaag de dag komt het vaak voor dat de ruiten van de wagen ingeslagen worden om zulke voorwerpen te ontvreemden.

Eén verwittigd man is er twee waard. Tot ziens !



Laurent GEMMEL

## La vente : une affaire qui roule !

**Y** en a marre ! Je ne voudrais pas supplanter Jacques et son coin du râleur, mais là y en a vraiment marre !

Marre de ces crampons de la bande du milieu voire de la bande de gauche sur autoroute quand en plus ils n'osent pas rouler au-delà des 100 km/h (par temps sec et clair, je précise).

Marre de ces c.. qui ne savent pas ralentir à l'approche d'une priorité de droite. Je leur rappelle également que, lorsqu'il n'y a pas de signaux routiers visibles, c'est justement la priorité de droite qui est applicable.

Marre de ces imbéciles qui ne savent pas que, O comble du luxe, leur voiture est équipée de ces fameux petits bidules oranges qui s'allument et qui s'éteignent. A eux, je leur rappelle que TOUT déplacement latéral doit être signalé.

Marre enfin de ceux qui se croient seuls sur la route et qui gênent le trafic par exemple en roulant lentement sans raison.

Enfin, je ne cesserai jamais de rappeler que, en ces temps de marasme socio-

économique, il y a suffisamment de raisons pour ne pas avoir le moral et faire la g..., alors SVP un petit sourire au volant et un peu d'amabilité envers les autres usagers. Vos propres problèmes en paraîtront plus légers.

Adoptez cette maxime : «Il ne faut pas prendre la route, il faut la partager...».

Pour aller dans le sens du dernier «coin du Râleur» (revue n°5/97), et en m'inspirant librement de l'éditorial du Moniteur Automobile du 27/11/97, je reviendrais sur les résultats de l'enquête de Touring-Secours montrant qu'une majorité d'automobilistes dépassent les limites de vitesse à certains endroits. Comme on peut logiquement supposer que parmi ceux qui les respectent, beaucoup le font non pas par prudence ou conviction personnelle, mais par peur d'une amende ou d'un retrait de permis, on arrive à la conclusion qu'une immense majorité de Belges ne respectent pas lesdites limitations, probablement - ou tout simplement - parce qu'elles ne sont pas respectables ou défendables et qu'elles ne leur apparaissent pas comme logiques ou justifiées.

## De verkoop : een rollende zaak !

**T**e veel is te veel ! Ik wil de taak van Jacques en z'n klagershoekje niet overnemen, maar ik heb er werkelijk genoeg van.

- Genoeg van die plakkers die op het middenrijvak en vaak ook op het linkerrijvak van de autosnelweg rijden. Temeer zij durven niet sneller rijden dan 100km/u (ik citeer, bij droog en klaar weer).

- Genoeg van deze... , die niet kunnen vertragen in de nabijheid van een kruispunt waarbij voorrang van rechts geldt. Ik herrinner hen er dan ook aan dat, wanneer er geen zichtbare verkeersborden zijn, het de voorrang van rechts is die geldt.

- Genoeg van deze..., badend in de luxe en die niet weten dat hun wagen uitgerust is met de gekende oranje kleurige lichtjes die aan en uit gaan. Ik herrinner hen eraan dat ALLE zijdelingse verplaatsingen gesignaleerd dienen te worden.

- Genoeg van diegene die denken dat ze alleen op de rijweg rijden en het verkeer hinderen door bijvoorbeeld langzaam te rijden zonder reden.

Ik wijs er ook op dat in deze slechte socio-economische tijd er inderdaad voldoende redenen zijn om de moraal te laten zakken en zuur te kijken. Maar een kleine glimlach aan het stuur en beetje beleefdheid tegenover de andere weggebruikers zou toch aangewezen zijn. U zal zien, uw eigen problemen zullen er lichter van worden.

Neem deze regel aan : «Men moet de rijweg niet inpalmen, maar verdelen...».

Refererend naar het laatste «Klagershoekje» (tijdschrift nr 5/97) en me latend inspireren door het inleidend artikel van de «Moniteur Automobile» van 27/11/97, haal ik de resultaten aan van het onderzoek van «Touring-Wegenhulp» aan, die aantonen dat de meeste bestuurders de snelheidsbeperkingen op bepaalde plaatsen overschrijden. Diegenen die deze regels eerbiedigen doen dit niet zozeer omwille van voorzichtigheid of persoonlijke overtuiging, maar uit angst om een boete of een rijbewijsintrekking. Men komt also tot het besluit dat een groot aantal Belgen de snelheidsbeperking niet eerbiedigen, waarschijnlijk - of heel eenvoudig - omdat deze niet achtenswaardig of verdedigbaar zijn en dat ze voor hen niet logisch of gerechtvaardigd voorkomen.

Het zou nuttig zijn om het systeem van de snelheidsbeperkingen te herzien. Zeker niet ze geheel van de kaart te vegen, maar eerder ze aan te passen in functie van een zeker aantal objectieve en logische criteria en dus vrij aanvaardbaar door de meerderheid van de burgers.

Wanneer het verkeer druk is, merkt men bijv. op dat op de ganse breedte van de autosnelweg autokolommen voorkomen die allen aan 120 km/u rijden met afstanden tussen de wagens van maar 10 tot 15 meter. En dit is wettelijk, of het nu regent of waait. In tegenstelling tot de bestuurder die aan 160 km/u rijdt bij weinig verkeer en

Nos chers ministres sont d'ailleurs les premiers à montrer l'exemple en la matière...

Il serait donc utile de revoir tout le système des limitations de vitesse non pas en les balayant purement et simplement, mais plutôt en les modulant en fonction d'un certain nombre de critères objectifs et logiques et donc approuvables librement par la majorité des citoyens.

Lorsque le trafic est dense, on observe, par exemple, sur toute la largeur de l'autoroute, des colonnes de voitures roulant de concert à 120 km/h à des distances entre elles souvent réduites à 10 ou 15 mètres. Et cela en toute légalité, qu'il pleuve ou qu'il vente. Par contre, l'automobiliste roulant dans un trafic clairsemé à 160 km/h et qui encoure moins de risques d'accidents, risque par contre une amende ou un retrait de permis.

L'introduction de portiques lumineux du même type que ceux utilisés en Allemagne, où une vitesse maximum est indiquée à tout moment en fonction de la météo et de la densité de trafic, ne coûterait qu'une miette du (gros) gain des taxes prélevées dans la poche des automobilistes. Il conviendrait également de

rappeler - voire de rendre obligatoire - des distances entre véhicules, en fonction de la vitesse, de la densité de trafic et des conditions météo.

Lorsque des technocrates et/ou ministres se gargarisent de statistiques montrant une baisse du taux de mortalité dans les accidents de la route, il est nécessaire de leur rappeler que les 350 à 400.000 nouveaux véhicules mis sur la route chaque année font beaucoup plus pour la sécurité qu'un Etat (trop) Policier.

Enfin, il faut savoir que, même aux Etats-Unis, où les limites de vitesse étaient drastiques, l'on se rend compte que la hausse ou la suppression de limites de vitesse pouvaient finalement réduire le nombre d'accidents et de morts sur les routes.

Certains ministres, et non des moindres, devraient mieux profiter de leur voyage au pays de l'Oncle Sam, au lieu de faire le guignol sur un taureau mécanique... Ou y envoyer, comme le conseille le Moniteur Automobile, le secrétaire d'état ayant la sécurité routière dans ses «compétences».

Laurent GEMMEL

die minder risico neemt voor ongevallen, riskeert hij wel een boete of rijbewijsintrekking.

De inlassing van de verlichte signalisatie borden, zoals in Duitsland waar de max. snelheid op ieder ogenblik van de dag kan gesignaliseert worden en dit in functie van de meteo en verkeersdrukte, zou bijna niets kosten in vergelijking met al de taksen die geheven worden uit de zakken van de bestuurders.

Het zou eveneens passen eraan te laten herinneren - eventueel met verplichting - de afstanden tussen voertuigen, in functie van de snelheid, de verkeersdrukte en de weersomstandigheden.

Wanneer de technocraten en/of ministers met fierheid over de statistieken spreken die een verlaging aantonen van het aantal dodelijke auto ongevallen, dient men hen er ook op te wijzen dat jaarlijks 350 tot 400.000 nieuwe wagens op de rijweg meer veiligheidsgebonden is dan een hele reeks politiebemannings.

Tenslotte, dient men te weten dat zelfs in de V.S., waar de snelheids-beperkingen zeer drastisch waren, men nu tot de conclusie is gekomen dat de verhoging of vernietiging van de snelheidsbepalingen het aantal ongevallen en dodelijke ongevallen vermindert.

Laurent GEMMEL



*Nous savons le représentant solitaire...  
Nous le voulons solidaire !*

*Wij kennen de eenzame vertegenwoordiger...  
maar wij willen een samenhangendheid !*

## **Vous avez besoin d'une salle à Liège ?**

Pour un conseil d'administration ?  
de gestion ?  
Pour une réunion de démonstration  
ou de vente ?  
Pour faire du recrutement  
ou de la formation ?

Nous mettons notre belle salle de réunion à votre disposition.  
Location : 3.000 BEF la journée ou 2.000 BEF la demi-journée.

Pour tous renseignements, contactez notre secrétariat au **04/343.30.19**.



## **Wil U soms gebruik maken van een zaal in Luik ?**

Voor een Beheerraad ?  
Een demonstratie-vergadering of verkoops-vergadering ?  
Om aanwervingen of opleidingen ?

Wij stellen onze vergaderzaal ter Uwe beschikking.

Huurprijs : 3.000 fr voor één dag of 2.000 fr voor een halve dag.

Voor verdere inlichtingen, contacteer ons sekretariaat op het nr **04/343.30.19**.