Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/1998014288~ajzoyvnjp4

Date de publication : 13 novembre 1998 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 30 OCTOBRE 1998 RELATIVE À L'APPLICATION DU SENS UNIQUE LIMITÉ CONTENU

Contenu

- 1. JUSTIFICATION ET FINALITÉ
- 2. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE – ÉVALUATION ET POINTS CRITIQUES
- 3. INSTAURATION SYSTÉMATIQUE DU SENS UNIQUE LIMITÉ
- 4. INSTAURATION D'UN SENS UNIQUE LIMITÉ
- 5. ADRESSES UTILES

A Mme et MM. les gouverneurs de province, pour information, à MM. Les commissaires d'arrondissement et à Mmes et MM. les bourgmestres.

Mme, M. le Gouverneur,

Veuillez trouver ci-après une circulaire relative à l'application du sens unique limité pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A.

1. JUSTIFICATION ET FINALITÉ

L'accroissement du trafic automobile est un facteur lourd de conséquence en matière de sécurité routière et de qualité de l'environnement routier. L'usage des voitures augmente d'ailleurs sans cesse, même dans les centres urbains, de telle sorte qu'il convient de parler d'une véritable dépendance à la voiture.

Il existe cependant bon nombre de moyens de déplacement qui peuvent servir d'alternatives à la circulation automobile. La bicyclette en est un excellent exemple.

Jusqu'à des distances de ± 10 km, la bicyclette est un moyen approprié pour se déplacer en sécurité, tant dans le cadre du trajet entre l'habitation et le lieu de travail ou pour le trajet en combinaison avec les transports en commun que pour d'autres déplacements dans les quartiers ou dans les centres urbains. Par ailleurs, l'emploi de la bicyclette de manière récréative dans le cadre du loisir est devenu très attractif. L'usage de la bicyclette doit dès lors encore être stimulé.

A partir du 1er novembre 1998, un nombre important de nouvelles mesures entrent en vigueur, mesures qui ont entre autres choses pour but d'encourager la circulation des cyclistes. C'est notamment le cas par l'entremise de l'assouplissement des règles pour l'instauration de zones 30, par l'instauration d'une réglementation des zones piétonnes (ce que l'on appelle communément les "rues commerçantes") où les cyclistes peuvent désormais être autorisés et par les chemins réservés pour les cyclistes et qui rendent notamment la réalisation de "réseaux" cyclables possibles.

La loi du 8 août 1997 rend possible un remboursement des frais de déplacement à vélo, libre d'impôts, à concurrence de 6 francs le kilomètre, payables pour les déplacements dans le cadre des trajets entre l'habitation et le lieu de travail. Ce dédommagement ne sera en outre pas considéré par la sécurité sociale comme une rétribution, de telle manière que le montant net sera payé au travailleur.

De même, le fait d'ouvrir les rues à sens unique dans les deux directions pour les cyclistes, les sens uniques limités, constitue une des possibilités pour stimuler la circulation des cyclistes. Les rues à sens unique peuvent en effet avoir pour conséquence de contraindre les cyclistes à des détours importants, alors qu'ils sont très sensibles auxdits détours, ou qu'ils soient déviés par des routes à forte circulation.

Néanmoins, on constate que le recours aux sens uniques limités n'est pas encore appliqué à grande échelle. Pourtant, il s'agit d'une règle qui peut être instaurée de manière relativement simple à condition qu'il existe la volonté de rendre aux cyclistes l'espace qu'ils méritent.

Cette lettre circulaire a pour finalité d'accroître sensiblement l'usage du recours aux sens uniques limités et d'assouplir les normes pour l'instauration de cette mesure.

2. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE – ÉVALUATION ET POINTS CRITIQUES

2.1. Les dispositions réglementaires

Le cadre réglementaire pour l'instauration de sens uniques limités existe depuis l'arrêté royal du 20 juillet 1990 modifiant le code de la route et est en vigueur depuis le 1er janvier 1991.

A l'article 65.2 du code de la route sont définis les panneaux additionnels qui peuvent être placés avec les signaux F19 et D1 (voir respectivement les articles 71.3 et 69.4.2°). Il est en outre prévu explicitement que les panneaux additionnels M2 ou M4 et M3 ou M5 dont question ne modifient pas la portée du signal F19. Les panneaux additionnels qui sont placés avec les signaux de priorité sont également définis.

Par arrêté ministériel du 20 juillet 1990, le règlement du "gestionnaire de voiries" – l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière a été adapté comme suit:

- le placement des panneaux additionnels M3 ou M5 avec les signaux C1 (article 9.1.3°) et C31 (article 9.6°);

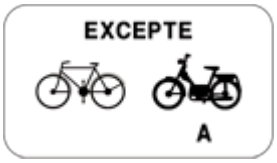
Selon nous, la référence à l'article 9.6° n'est pas correct. Ceci doit être lu comme article 9.5°.

- l'usage de signaux C31 ou D1 ou D3 en cas de sens unique limité (article 9.5.3°, alinéa 2 et article 10.2.3°);
- le placement des panneaux additionnels M3 ou M5 avec les signaux D1 (article 10, alinéas 2,3 et 4);

- le placement des panneaux additionnels M2 ou M4 avec les signaux F19 (article 12.6.3°);
- le placement des panneaux additionnels M9 ou M10 avec les signaux B1 (article 8.1.1°), B5 (article 8.3.2°) et B7 (article 8.9.2°).

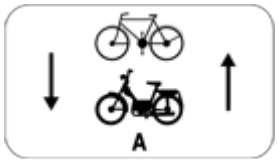


M.2



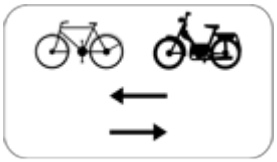
M.3


M.4



M.5


M.9


M.10


C1


C31


B19


D1


D3


F19


B1

Le but des prescriptions en matière de signalisation routière est de fournir une indication claire et cohérente du sens unique limité et de garantir une protection optimale aux carrefours.

2.2. Evaluation et points critiques

Diverses réactions des communes et des organisations de cyclistes et des contacts avec celles-ci ont abouti à un certain nombre de remarques et questions.

Les difficultés soulevées sont les suivantes:

- des doutes concernant la sécurité des cyclistes;
- le nombre et le coût des signaux;
- la largeur libre minimale recommandée de la chaussée de 3,50 mètres comme règle générale, avec la possibilité de déroger dans des cas particuliers.

C'est pourquoi j'ai chargé mon administration de revoir cette problématique en collaboration avec l'Institut belge pour la Sécurité routière, une douzaine de communes réparties à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie, les gestionnaires des routes régionales et l'Union des Villes et Communes. L'a.s.b.l. Pro Vélo, un bureau d'étude spécialisé dans la problématique cycliste, a également collaboré à l'évaluation.

Après examen des points critiques évoqués ci-dessus, ce qui suit a pu être dégagé.

2.2.1. Effets sur la sécurité routière

Les études d'accidents entreprises tant à l'étranger que dans notre pays permettent de conclure que le nombre d'accidents suite à l'instauration d'un sens unique limité n'a pas augmenté. Lorsque des accidents surviennent, il apparaît qu'ils ne sont pas nécessairement la conséquence de la mesure elle-même. Par ailleurs, ces accidents ne surviennent pas dans la rue mais aux carrefours. Un moyen simple pour signaler la présence des cyclistes en contresens aux carrefours ou dans les virages consiste dans le fait de tracer au sol sur quelques mètres les marques discontinues délimitant une piste cyclable avec le symbole de la bicyclette.

2.2.2. Le nombre de panneaux additionnels exigés

Les panneaux additionnels doivent être placés avec les signaux F19 et C1 et les signaux C31 ou D1, qui sont placés sur les

voies publiques adjacentes.


F19

C1

C31

D1

La signalisation prévue avec les panneaux additionnels est de surcroît exigée pour indiquer les règles de priorité aux carrefours.

Des discussions, il est apparu que le coût de la signalisation n'est pas en elle-même un véritable obstacle pour l'instauration d'un sens unique limité.

Le besoin ou la nécessité du placement des signaux prévus (B17, B1 ou B5 avec les panneaux additionnels) fait actuellement l'objet d'un examen dans le cadre d'une étude plus générale des prescriptions en matière de signalisation de fin de section de route à sens unique [cf. les articles 8.1.1°b), 8.3.2°b) et 8.9.2°c) de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et le point 9.1. de la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière]. Jusqu'à nouvel ordre, il convient de placer cette signalisation.


B17

B1


B5

Il n'est cependant pas possible, comme d'aucuns l'ont suggéré, de choisir comme principe dans un sens unique, notamment par le biais d'une règle générale de circulation, que la circulation des cycles soit admise dans les deux sens dans toutes les rues signalées par les signaux F19 et C1 et que l'interdiction serait dès lors signalée par un panneau additionnel. Dans cette optique, le sens unique limité de circulation serait la règle et le sens unique usuel l'exception. Une telle prescription irait à l'encontre des règles internationales de la Convention sur la Signalisation routière et Annexes faite à Vienne le 8 novembre 1968 dans laquelle le signal qui correspond au signal belge F19 a pour signification "voie à sens unique". Cette Convention a été ratifiée par la Belgique par la loi du 30 septembre 1988 et, dès lors, nous sommes tenus, sous réserve de révision, de suivre cet accord international.

De surcroît, il est nécessaire de placer et les signaux F19 et les signaux C1. L'abandon du signal F19 créerait un vide juridique concernant le statut de la voie publique. Cela aurait un impact sur un ensemble de règles de circulation du code de la route qui sont liées au placement du signal F19 comme la place sur la voie publique ou le stationnement.

2.2.3. La largeur libre minimale de la chaussée pour autoriser la circulation des cyclistes à contresens

La largeur de 3,50 m recommandée comme base de référence a souvent été dénoncée comme une norme stricte. On y fait rarement exception. C'est peut-être la principale raison pour laquelle l'on n'a pas instauré plus de rues à sens unique limité.

Pourtant, il apparaît de notre propre expérience et de recherches à l'étranger qu'une largeur libre de la chaussée de 3 mètres ne met pas nécessairement la sécurité des cyclistes en danger, tout au plus le confort est diminué.

Afin d'autoriser de manière plus systématique la circulation des cyclistes à contresens dans les sens uniques, la règle générale pour cette mesure est fixée selon la présente lettre circulaire comme suit: une largeur libre de chaussée de trois mètres est suffisante. C'est le cas par exemple lorsqu'il n'y a pas ou peu de circulation de véhicules lourds (principalement une desserte locale) dans des rues à circulation essentiellement locale, ou lorsqu'il n'y a pas de stationnement à gauche, ou encore dans des zones à faible circulation automobile.

Toutes les zones 30, mais également d'autres quartiers à vocation résidentielle, entrent dès lors en ligne de compte. C'est également le cas lorsque la route en question constitue une liaison importante pour les cyclistes se rendant pas exemple à l'école ou à un centre sportif ou récréatif.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la largeur libre de la chaussée doit nécessairement être plus large et dans certains cas même plus que 3,50 mètres.

Dans des cas exceptionnels, la chaussée existante peut encore être plus étroite; avec un minimum de 2,60 mètres, par exemple lorsque la rue en cause constitue un lien essentiel dans un itinéraire cycliste ou lorsque le trajet à effectuer par le cycliste constitue un détour trop important via des routes dangereuses avec des carrefours dangereux. C'est également le cas lorsque la rue est ramenée très localement à cette largeur et que, sur place, ne se posent pas de problèmes fondamentaux d'insécurité pour les cyclistes. Les conditions essentielles sont que les cyclistes et les automobilistes se perçoivent bien respectivement et qu'il soit possible de s'écarter quelque peu.

3. INSTAURATION SYSTÉMATIQUE DU SENS UNIQUE LIMITÉ

De ce qui précède, il apparaît qu'il n'y a de fait pas d'obstacle pour une ouverture plus systématique des voies publiques à sens unique à la circulation des cyclistes (et des conducteurs de cyclomoteurs classe A) dans les deux sens.

3.1. Instauration d'un sens unique

Dans le cadre de la politique du gouvernement fédéral pour stimuler la circulation des cyclistes et, en conséquence, de manière directe ou indirecte d'accroître la qualité de l'environnement routier, on ne peut qu'insister auprès de tous les gestionnaires de voiries pour qu'ils autorisent de manière systématique, lors de l'instauration de sens uniques, la circulation cyclable dans les deux sens; le sens unique classique est toutefois indiqué lorsque des raisons pertinentes de sécurité l'imposent.

Des directives ont été données au Service d'Inspection de la Signalisation routière afin que tous les règlements complémentaires en la matière soient examinés dans cette optique.

Dans de nouveaux lotissements ou dans des quartiers d'habitations, il convient, le cas échéant et dès l'origine, de prendre en compte ce nouveau principe. La combinaison du sens unique limité avec l'aménagement de liaisons cyclables entre le réseau de rues est recommandé en guise de raccourcis.

Lorsque le long des deux côtés de la chaussée il y a du stationnement et que l'espace libre de 3 mètres n'est pas disponible pour les cyclistes à contresens, il faut envisager une interdiction de stationnement d'un côté de telle sorte que l'on puisse rendre applicable le sens unique limité.

3.2. Les sens uniques existants

De la même manière, il a été demandé de réexaminer de manière systématique les sens uniques existants en fonction des nouvelles normes aux fins d'instaurer la circulation des cyclistes dans les deux sens de circulation.

4. INSTAURATION D'UN SENS UNIQUE LIMITÉ

Pour ce qui concerne l'instauration même de la mesure, le gestionnaire de la voirie a, comme par le passé, le choix en fonction de la situation locale: circulation mixte, en combinaison ou non avec une réglementation du stationnement, piste cyclable suggérée liée à une interdiction de stationnement, circulation des cyclistes sur une piste cyclable, marquée en chaussée ou en saillie et signalée par les signaux D7 ou D9, pistes cyclables ponctuelles marquées aux carrefours, etc.


D7


D9

L'on doit, dans chaque cas, prêter une attention particulière à l'aménagement des carrefours car ce sont à ces endroits que les accidents sont relevés.

En outre, il est vivement recommandé qu'avant et certainement après l'instauration du sens unique limité, les usagers soient informés de la modification de circulation par un panneau particulier.

Dans la brochure "Aménagements cyclables – Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes" éditée en 1996 par l'Institut belge pour la Sécurité routière, un ensemble de recommandations sont répertoriées – en particulier dans le chapitre 4.6. – concernant l'instauration de sens uniques limités dans les sections de routes et aux carrefours.

Cette brochure contient en outre bon nombre d'autres bons conseils et instructions pour une circulation cycliste sûre et conviviale, à telle enseigne qu'elles peuvent vous servir comme lignes de conduite dans votre action.

5. ADRESSES UTILES

Ministère des Communications et de l'Infrastructure
Service Sécurité Routière,
Direction Sécurité de la Circulation (D1)
Résidence Palace, Bloc C, 4ème étage
Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles
Tél: 02/287.44.15 – télécopie: 02/284.44.00.

Institut belge pour la Sécurité routière (I.B.S.R.) A.S.B.L.
Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles
Tél: 02/244.15.11 – télécopie: 02/216.43.42.

En outre, il y a lieu de se référer au "Répertoire de la Sécurité routière" édité fin 1997 par l'I.B.S.R., répertoire dans lequel se trouve

une liste complète d'adresses de tous les services et organismes en liaison avec la sécurité routière.

De plus, l'attention est attirée sur les autres mesures qui sont reprises dans des arrêtés royaux particuliers et lettres circulaires qui entrent en application le 1er novembre 1998.

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,
J. Peeters.