Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/2024005817~0mocswfbry

Date de publication : 20 septembre 2024 - **Date de téléchargement** 6 novembre 2026

ARRÊTÉ ROYAL DU 3 JUIN 2024 RELATIF AU CODE DE LA VOIE PUBLIQUE RAPPORT AU ROI

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté remplace l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique par un Code de la voie publique modernisé.

La mobilité est une liberté.

Mais il n'est de liberté sans respect entre usagers. Ce respect devient même prudence absolue dès lors que sont concernés les plus vulnérables ou ceux placés en situation de vulnérabilité par leur mode de transport.

Il n'est de liberté sans partage apaisé de l'espace public. Ce partage prend la forme de différentes catégories de voies publiques (chaussée, piste cyclable, trottoir, chemin…), auxquelles sont associées des règles générales et des dispositions particulières. Un rééquilibrage entre les différents types de voies publiques et d'usagers est nécessaire, et par ailleurs très bénéfique, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants divers, tout en améliorant la sécurité de toutes et tous.

Il n'est de liberté sans règles justes et appropriées. Ces règles doivent être cohérentes, adaptées à leur temps, appropriables par toutes et tous et applicables efficacement.

Or, depuis sa création en 1975, la règlementation dite jusqu'ici couramment « Code de la route », a subi plus d'une centaine de modifications. De surcroît, une approche multimodale est venue supplanter la vision du « tout à la voiture » de l'époque. La sécurité des usagers de la voie publique est enfin une priorité absolue : diminuer rapidement et drastiquement le nombre de victimes de la route, tel est l'objectif interfédéral, résumé par le slogan All For Zero !

Il était donc temps de mettre à jour des règles parfois incomplètes, parfois incohérentes, parfois obsolètes, et de leur donner une perspective adaptée aux décennies qui viennent.

1. De la nécessité de passer du Code de la route au Code de la voie publique.

Notre société a connu des évolutions radicales au cours de ces dernières décennies, notamment en termes de mobilité.

Ces dernières années particulièrement, les manières de se déplacer ont évolué, de même que les mentalités et les technologies : essor du vélo et des trottinettes électriques, développement des véhicules partagés (covoiturage, autopartage), apparition des véhicules autonomes, évidence de la multimodalité, ... Le concept de la mobilité sur mesure ou comme service (Mobility as a Service) émerge.

Les années 2020 consacrent en outre la confirmation d'une préoccupation environnementale croissante. La mobilité des prochaines années doit devenir durable ; elle doit muter afin de nous permettre de faire face aux enjeux climatiques, sanitaires, sociaux, environnementaux et de prospérité qui se présentent à nous.

En Belgique, le nombre de véhicules a augmenté de 66 % entre 1990 et 2019, et le nombre de kilomètres parcourus de 49 %. Bilan : alors que les émissions CO^2 de la Belgique diminuent, celles liées aux transports continuent d'augmenter (voir www.climat.be). Bilan encore : le coût de la congestion automobile est supérieur à 5,1 milliards d'euros dans notre pays, c'est-à-dire proche de 1 % du PIB (voir mobilitydashboard.be).

Notre engagement climatique prévoit pourtant une trajectoire qui atteint la décarbonation complète des transports d'ici 2050. Libérer de l'espace public pour d'autres usages que l'automobile, libérer nos villes de l'air pollué, des embouteillages et du bruit constituent en outre de réelles attentes sociales.

Dès lors, repenser notre mobilité et la manière dont nous utilisons l'espace public pour nous déplacer devient un impératif. Trois

angles d'approche complémentaires se présentent à nous et peuvent être synthétisés sous le triptyque avoid–shift–improve :

- organiser la société de manière à réduire les besoins de déplacement (mobilité contrainte) ;
- changer de mode de transport pour un mode plus vertueux (par exemple les modes actifs, les transports en commun ou la mobilité partagée) ;
- améliorer les modes utilisés (par une électrification des modes de propulsion mais aussi une réduction de la consommation énergétique et de matières premières).

Parmi d'autres instruments, le Code de la voie publique a un rôle à jouer pour concrétiser ces principes.

Dans sa version de 1975, l'arrêté royal a envisagé la mobilité automobile comme la norme par défaut pour se déplacer.

En 2023, on dénombrait 483 tués sur les routes belges (Baromètre de la Sécurité routière). L'amélioration est significative par rapport aux 3.000 victimes déplorées annuellement dans les années 1970. L'objectif de la Belgique est absolu et se traduit à travers un plan fédéral et un plan interfédéral en matière de sécurité routière All For Zero : nous ne voulons plus de tués et de blessés graves sur nos routes à l'horizon 2050. A nouveau, le Code de la voie publique a un rôle à jouer en vue de lutter contre l'hécatombe routière.

Considérant ces deux enjeux majeurs – réduire l'empreinte écologique de la mobilité et la rendre plus sûre – il convient de repenser la philosophie même de la réglementation. Il s'agit de rééquilibrer les règles conçues pour la route et les voitures qui l'empruntent à l'ensemble des voies publiques (trottoirs, pistes cyclables, voies réservées aux transports en commun, …) et des modes de déplacement.

Dit autrement, le nouveau code, le « Code de la voie publique » ne doit plus être perçu comme un règlement organisant les seuls déplacements motorisés, mais comme un règlement organisant les déplacements de toutes les personnes et de tous les types de véhicules (motorisés ou non) sur la voie publique.

A côté de cet enjeu majeur, se dresse un autre enjeu, plus prosaïque, celui de la simplification et de la cohérence. Depuis son apparition sous la forme d'un arrêté royal, le 1er décembre 1975, le Code de la route a été modifié plus d'une centaine de fois. La réglementation est devenue une mosaïque de dispositions et de références croisées, qui entachent la lisibilité et la logique interne du texte, et qui le rendent sur certains points particulièrement ardu à maîtriser.

Ce Code a la particularité d'être appliqué quotidiennement par quasi tous les citoyens. Il est donc essentiel qu'il puisse être compris par chacun et que chaque règle soit énoncée de la manière la plus univoque possible.

Certains éléments, dans leur formulation ou dans leurs fondements, sont aussi de fait devenus obsolètes ou incomplets. Un exemple simple : la fonction de rétroviseur était initialement remplie par le seul miroir ; désormais nous disposons aussi des outils radar et caméra. Actualiser certaines règles, dans un contexte de fortes mutations technologiques est également une nécessité.

2. De la méthode employée pour concrétiser cette révision, impactée par la 6ème réforme de l'Etat.

Ce Code de la voie publique constitue l'aboutissement d'un long processus, entamé dès 2005, et qui a connu différentes étapes en 2007, 2011, 2015 et 2018.

Compte tenu de la 6ème réforme de l'Etat, intervenue en 2014, la réglementation de la circulation routière est partiellement régionalisée, ce qui amène d'une part de la complexité, et d'autre part certaines « zones grises » entre ce qui devrait relever soit de l'Etat fédéral, soit des régions.

Avant d'être soumise à l'avis du Conseil d'Etat, toute modification de la réglementation dans cette matière doit en effet être soumise à l'avis des trois gouvernements régionaux et, en cas d'avis négatif d'une ou plusieurs régions, être approuvé soit en comité de concertation, soit conférence interministérielle et, à défaut d'accord, en Conseil des Ministres. Ceci complexifie l'exercice et modifie fortement la dynamique car cela impose de trouver le plus petit dénominateur commun, parfois au détriment de l'ambition des mesures.

L'absence de consensus entre l'Etat fédéral et les régions, principalement en raison d'interprétations divergentes sur la question des compétences, a ainsi provoqué l'échec de la précédente tentative de réforme du Code de la route en 2019.

L'accord de gouvernement fédéral du 30 septembre 2020 est toutefois clair sur la volonté d'aboutir enfin. Il fixe l'objectif de « réviser le Code de la route en vue de le simplifier, et de porter une attention particulière à la sécurité routière et aux usagers de la route actifs ».

En vue d'aboutir, il a dès lors été décidé par les quatre ministres compétents en matière de sécurité routière, que tout élément perçu par au moins une région comme relevant d'une compétence régionale, sera extrait du Code de la voie publique, et, si souhaité, repris dans un arrêté régional. Le Code de la voie publique fédéral et les trois arrêtés régionaux ont suivi simultanément leur circuit législatif respectif, et ont été simultanément soumis à l'avis des chambres réunies du Conseil d'Etat, pour que ce dernier puisse confirmer le niveau de pouvoir effectivement compétent sur la base de propositions coordonnées.

Ainsi, la matière de la circulation sur toute la voie publique est réglée par chaque législateur dans le cadre de ses compétences au moyen d'un arrêté qui lui est propre. Les dispositions reprises ou nouvellement écrites dans le Code de la voie publique doivent dès lors être considérées comme étant d'attribution exclusivement fédérale.

Le processus d'élaboration du texte s'est déroulé comme suit :

Au début de l'année 2021, à la demande du ministre fédéral de la Mobilité, l'ensemble des membres de la Commission fédérale pour la Sécurité routière ont analysé le Code de la route existant et émis des suggestions en vue de l'améliorer. Ces suggestions ont ensuite été systématiquement analysées par le SPF Mobilité et Transports. Certaines, pertinentes au regard des objectifs poursuivis, ont été intégrées au texte qui avait déjà été retravaillé entre 2016 et 2018.

Le texte a été analysé par les représentants de l'Etat fédéral et du ministre fédéral de la mobilité, et des trois régions, notamment au sein d'un groupe de travail interfédéral, constitué du SPF Mobilité et Transports et des trois administrations régionales chargées de la sécurité routière, qui s'est réuni de janvier 2022 à avril 2023.

Le texte tel que modifié et qui est entretemps devenu Code de la voie publique, a finalement été validé en mai 2023 par les 4 ministres, lors d'une réunion de la Conférence Interministérielle relative à la Mobilité.

Le Conseil d'Etat a remis son avis sur le Code fédéral le 6 mars 2024. Ses remarques et observations ont été discutées avec les Régions et intégrées. Un délai de deux ans ayant été prévu entre la publication au Moniteur belge et l'entrée en vigueur, les services opérationnels chargés de la mise en œuvre (Police, Justice, Mobilité) seront en mesure de se préparer sans devoir engager de moyens supplémentaires. La communication vers le grand public et les stakeholders a par ailleurs été prévue dans la convention de subside avec Vias institute. Par conséquent, cette nouvelle réglementation n'a pas d'impact budgétaire

3. Disposer d'un texte plus cohérent et plus lisible.

L'objectif premier est de permettre à l'usager, quel que soit son origine, son âge ou son niveau de formation, de comprendre ce qu'on attend de lui et d'éviter toute ambiguïté. Un souci constant est de placer l'information là où on s'attend à la trouver. L'intérêt est aussi de disposer d'un texte qui repart de zéro et fait table rase des retraits, ajouts et réécritures des règles.

Un préambule est simplement introduit pour appuyer les objectifs exposés ci-dessus : partage équilibré de la voie publique, sécurité de tous les usagers, lisibilité du texte.

Ensuite, certaines nouvelles définitions font leur apparition, telle que les catégories de véhicules qui sont utilisées dans le règlement. Elles sont également organisées d'une manière plus logique. Les parties de la voie publique sont d'abord définies, ensuite les usagers et finalement quelques définitions diverses.

Plusieurs dispositions sont également articulées par catégories d'usagers, notamment en ce qui concerne la place sur la voie publique. En fonction de son mode de déplacement, l'usager pourra donc facilement trouver les règles applicables aux différentes parties de la voie publique à emprunter, compte tenu des cas de figure dans lesquels il se trouve.

De nombreuses règles sont regroupées dans certains articles, sections ou chapitres. C'est par exemple le cas pour les règles applicables aux groupes, qu'il s'agisse de groupes de piétons, de cyclistes, de cyclomotoristes, de motocyclistes ou de cavaliers. Les règles de priorité sont aussi concentrées dans un ensemble de dispositions. La clarté est également renforcée en ce qui concerne les manœuvres susceptibles d'avoir une incidence sur les règles de priorité. Les règles d'accès et de circulation sur certaines voies publiques particulières, telles que les zones piétonnes, les zones de rencontre ou les chemins réservés, sont également rédigées dans une structure uniforme.

Des incohérences que l'on pouvait retrouver ci et là sont corrigées. On pense par exemple aux règles de circulation des piétons en groupe sur la chaussée qui, appliquées telles quelles, ne permettaient pas toujours de tenir compte des impératifs concrets de sécurité.

Finalement, le chapitre relatif à la signalisation routière a été retravaillé avec le souci de moderniser les signaux, de les uniformiser et de préciser plus clairement leur signification. Certains signaux routiers, devenus obsolètes ou problématiques, comme celui relatif au stationnement alterné, ne sont pas maintenus, tandis que d'autres sont insérés en réponse à une demande réelle et pour éviter la présence de signaux « non officiels ».

De nouveaux symboles, conformes à la Convention de Vienne, sont proposés de manière à éviter le recours à du texte, et les problèmes de compréhension qui en découlent. Sur ce point, il faut relever que le SPF Mobilité et Transports assure la présidence du sous-groupe de travail « signalisation routière » du Global Forum for Road Traffic Safety de l'UNECE, qui réalise un important travail d'harmonisation internationale de la signalisation routière, dont il a été tenu compte ici.

L'ordre des articles a parfois été modifié, amenant une nécessaire renumérotation des articles, organisés en 11 chapitres. Certaines formulations sont améliorées et la numérotation interne de plusieurs articles adaptée sous la forme de paragraphes, conformément aux règles de légistique.

Il faut à ce stade insister sur le fait que les règles existantes sont clarifiées et, davantage encore, que l'introduction de futures règles

cohérentes et lisibles sera facilitée, par exemple pour la problématique prégnante du marquage des voies publiques ou parties des voies publiques destinées aux cyclistes (notamment le marquage des pistes cyclables, de la chaussée à voie centrale ou des traversées cyclistes et la concordance entre le signal B22 et les feux de circulation pour cyclistes prévus à l'art. 57, § 4), à propos duquel un groupe de travail interfédéral est d'ores et déjà actif, avec l'objectif de compléter rapidement ce Code de la voie publique. A court terme et comme suite à l'avis du Gouvernement flamand du 1er décembre 2023, des symboles plus clairs à utiliser pour les autobus et les autocars et le transport public régulier seront aussi pris en considération. C'est également le cas en ce qui concerne l'ajout des images des feux de signalisation, comme c'est le cas pour les signaux routiers.

4. Maximiser la sécurité de tous les usagers.

En termes de nombre de tués ou de blessés graves par million d'habitants, la Belgique se situe dans une position moins favorable que ses pays voisins. Il s'agit d'un premier objectif de la réforme : améliorer les règles qui doivent l'être, en garantir la cohérence, appréhender les situations conflictuelles sur la voie publique les plus problématiques et, par-là, participer à l'objectif interfédéral de réduire le risque d'accidents.

Cela passe notamment par les règles générales de prudence formulées à l'article 7, par l'introduction d'une distance à respecter entre les véhicules dès que l'on circule à 50 km/h ou davantage, mais aussi par l'extension de l'interdiction de tripler, par de nouvelles règles de circulation dans les ronds-points ou encore par l'instauration d'une co-responsabilité du conducteur si un passager ne porte pas la ceinture.

5. Rééquilibrer le partage de la voie publique.

Il s'agit d'optimiser la sécurité routière de tous les usagers, en particulier les plus vulnérables, tout en favorisant un partage plus équilibré de l'espace public en application du principe STOP, qui hiérarchise les différents modes de déplacement :

- Il s'agit, là où c'est possible, de d'abord aller à pied : S pour Stappers (piétons) ;
- Sinon de pédaler : T pour Trappers (cyclistes et assimilés) ;
- Sinon d'utiliser les transports en commun (train, tram, bus, métro) : O pour Openbaar vervoer (transport en commun) ;
- Et, seulement si rien de ce qui précède n'est réaliste, de penser à la voiture : P pour Privé vervoer (transport privé).

Le nouveau texte tient compte des évolutions sociétales en matière de mobilité (promotion des déplacements à vélo via le feu pour le tourne-à-droite cycliste, le feu vert intégral, …) tout en conservant, bien entendu, les avancées récentes en la matière : rue scolaire, zone cyclable, …

Il s'agit très concrètement de rééquilibrer l'accès et l'usage de la voie publique pour les piétons – en ce compris les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, pour les cyclistes, les conducteurs de speedpedelecs et les conducteurs d'engins de déplacement. La voie publique est en effet encore trop souvent pensée et aménagée en fonction des véhicules les plus lourds, les plus bruyants, les plus polluants et les plus dangereux en cas d'accident. Il s'agit de changer cela.

Cela passe notamment par l'autorisation de rouler à vélo sur les trottoirs jusqu'à 11 ans, par la mise à disposition des gestionnaires de voirie d'un nouvel outil de piste cyclable non obligatoire, par la fin de l'accès des cyclomoteurs classe B sur les pistes cyclables lorsque la vitesse est limitée à 50km/h ou moins, ou encore par la possibilité pour les cyclistes et speedpedelecs de remonter les files de voitures qui circulent au ralenti.

Les modifications apportées sont exposées en détail ci-après.

Chapitre 1er. – Dispositions introductives.

Il n'est pas donné suite ici à la remarque du Conseil d'Etat dans son avis n°75.256 d'insérer un article 1er nouveau en vue de faire référence à la transposition de la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 'relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules'. En effet, le présent règlement n'est concerné que de manière limitée par cette directive et il a été jugé préférable d'en mentionner la transposition au regard de la disposition concernée, à savoir l'article 42. Ce procédé est d'ailleurs proposé dans les Principes de technique législative du même Conseil d'Etat (recommandation n°94 et formules F 4-1-2-2).

Bien que comme le soulève le Conseil d'Etat, l'obtention de l'avis de l'Inspecteur des Finances accrédité auprès du SPF Intérieur, ainsi que l'obtention de l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget, aient d'abord été prévus, l'incidence budgétaire du présent arrêté pour ce département n'a pas été confirmée ultérieurement. Puisqu'il ressort de l'analyse des avis rendus par les inspecteurs accrédités auprès des SPF Mobilité et Transports, et Justice, qu'il n'y a pas d'impact budgétaire, la nécessité d'un accord de la Secrétaire d'Etat au Budget n'a pas été confirmée non plus.

Section 1ère. – Champ d'application.

Article 1er – Champ d'application.

A l'alinéa 1er, les mots « par les piétons, les véhicules, ainsi que les animaux de trait, de charge ou de monture et les bestiaux » ne sont pas repris. L'option retenue est de limiter la formulation de l'alinéa 1er à l'essentiel : la circulation et l'usage de la voie publique.

Le 2ème alinéa de l'article 1er (ancien et nouveau) précise que les conducteurs de tram ne doivent pas suivre les règles du Code de la voie publique. Ils sont tenus de suivre les prescriptions de l'arrêté royal du 15 septembre 1976, qui comprend une série de dispositions identiques à celles du Code de la voie publique, telles que l'obligation de respecter la signalisation lumineuse ou les injonctions des agents qualifiés.

Section 2. – Définitions.

Art. 2 – Définitions.

De manière générale, les définitions sont articulées et structurées de manière plus simple, sous les thèmes « La voie publique », « Usagers de la voie publique et véhicules » et « Autres définitions ». Ces intitulés n'ont en tant que tels pas de portée normative. Certaines définitions sont ajoutées, d'autres adaptées ou retirées.

Aucune définition de la voie publique n'est retenue, malgré de nombreuses tentatives et le souci de disposer d'une plus grande sécurité juridique. L'option choisie est de laisser à la jurisprudence le soin de déterminer au cas par cas les lieux où les règles du Code de la voie publique s'appliquent.

Les parkings des grandes surfaces ne sont ainsi pas inclus dans une définition de la voie publique pour ne pas contraindre les gestionnaires de ces parkings à respecter les prescriptions du Code de la voie publique en matière de signalisation : cela aurait eu pour effet de multiplier la signalisation verticale (par exemple : placement de signaux C1 de sens interdit au lieu des flèches au sol).

Il n'est pas non plus jugé souhaitable de conférer à certains parkings le caractère de voies publiques : les sorties de ces parkings pourraient alors être considérées comme de véritables carrefours, avec les conséquences que cela entraînerait en matière de priorité.

Il y a en outre la difficulté de distinguer les terrains privés qui devraient être considérés comme étant ouverts à la circulation publique, de ceux qui devraient conserver leur caractère strictement privé. La multiplicité des cas est telle qu'il n'est pas possible de formuler une définition simple permettant de les distinguer avec certitude.

1. Définitions ajoutées.

- la voiture
- la voiture mixte
- le minibus
- l'autocaravane (mobilhome)
- la camionnette
- le camion
- le semi-remorque
- le véhicule tracteur
- la remorque de camping
- le véhicule prioritaire
- le véhicule folklorique
- l'habitacle
- les véhicules des services réguliers de transport en commun

Il s'agit, en bref, de notions que l'usager doit connaître car elles sont utilisées dans le Code de la voie publique.

Plusieurs nouvelles définitions de véhicules à moteur (voiture, voiture mixte, minibus, autocaravane, camionnette, camion, véhicule tracteur, semi-remorque et remorque de camping) s'inspirent du Règlement technique des véhicules automobiles. Il est en effet utile, pour les usagers, de savoir précisément ce que le Code de la voie publique vise lorsqu'il est par exemple question d'un véhicule agricole ou d'un minibus.

Voiture.

Cette définition diffère légèrement de celle du Règlement technique. On préfère omettre ici que l'habitacle est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes car des bagages et diverses affaires peuvent y être transportés sans que la voiture ne perde cette qualification. La référence au transport rémunéré de personnes ne semble pas non plus pertinente.

Voiture mixte.

Une voiture mixte est un véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et de marchandises avec huit places au maximum, non compris le siège du conducteur. Il s'agit donc de voitures du type « break » ou « station wagon ».

Véhicule prioritaire.

Pour plus de cohérence, une définition du véhicule prioritaire est introduite dans la liste des définitions : il était auparavant décrit à l'ancien article 37 qui était relatif à ces véhicules.

Véhicule folklorique.

Pour les mêmes raisons, une définition du véhicule folklorique est introduite. Il est préférable de les définir séparément plutôt que dans l'article qui détermine les règles de circulation de ces véhicules.

Habitacle.

Cette définition se calque également sur celle contenue dans le Règlement technique des véhicules automobiles, en y ajoutant la présence de protections latérales ou d'un toit comme condition supplémentaire.

L'objectif est d'éviter que l'on considère comme équipés d'un habitacle des véhicules qui ne disposent en fait que d'une selle, et qui n'offrent aucune protection pour le conducteur ou les passagers en cas d'accident (collision, retournement du véhicule, …).

Un carénage qui aurait pour fonction principale d'améliorer l'aérodynamisme du véhicule ou de protéger des projections de gravillons ou de boue ne peut être considéré comme un habitacle.

Un véhicule qui dispose d'une véritable carrosserie (même un cabriolet) ou d'une structure tubulaire qui met à l'abri les occupants en cas d'accident, pourra par contre être considéré comme disposant d'un habitacle.

Véhicules des services réguliers de transport en commun.

Cette définition est ajoutée. Dans le cadre de leurs compétences, les régions sont libres de définir ce type de transport dans leur propre réglementation. Néanmoins, il est nécessaire de préciser, dans les règles générales sur la police de la circulation routière, de quels véhicules il s'agit exactement. Sont aussi visés les véhicules utilisés pour des missions de surveillance, de contrôle et d'entretien liées à ces services réguliers.

2. Définitions retirées.

Les définitions ci-dessous sont retirées car elles se limitent à définir un terme par référence à la signalisation qui le matérialise, ce qui n'offre pas de plus-value pour l'usager, ou bien car elles ne sont utilisées nulle part ailleurs dans le Code de la voie publique et ne servent finalement à rien, aucune obligation ni interdiction spécifique n'y étant liée :

Autoroute (ancien article 2.3) : elle était uniquement définie par rapport aux signaux qui en indiquent le début et la fin (anciens F5 et F7, devenus R29 et R31).

Route pour automobiles (ancien article 2.4) : elle était uniquement définie par rapport aux signaux qui en indiquent le début et la fin (anciens F9 et F11, devenus R33 et R35).

Agglomération (ancien article 2.12) : elle n'était définie que par rapport à l'espace désigné entre les anciens signaux F1a ou F1b (à présent R25) et F3a ou F3b (à présent R27).

Cycle motorisé (ancien article 2.15.3) : la définition est reprise dans celle des cycles car les règles à suivre sont les mêmes que pour les conducteurs de cycles.

L'âge minimal de 16 ans pour la conduite des cycles motorisés est abrogé pour que les règles qui s'y appliquent soient identiques aux autres cycles. Comme pour les vélos électriques (qui sont aussi des cycles), l'assistance au pédalage des cycles motorisés est interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h.

Zone résidentielle et de rencontre (ancien article 2.32) : cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Elle est renommée « zone de rencontre » et les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 26.

Stationnement payant (ancien article 2.33) : cette définition n'est pas maintenue car la réglementation du stationnement payant est considérée comme une compétence régionale.

Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs (ancien article 2.34) : cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Il est renommé « chemin réservé » et les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 28.

Les signaux F99a et F99c (chemin ou partie de la voie publique réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs) sont en outre fusionnés (signal R9) - tout comme les règles de circulation qui s'y appliquent. En effet, ils faisaient double emploi, leur légende précisant qu'ils pouvaient tous les deux être adaptés en fonction des catégories d'usagers admises à y circuler ou de la disposition des lieux (chemin ou partie de la voie publique).

Au moins deux symboles figurent sur ces signaux. En effet, si seul le symbole d'une bicyclette est reproduit sur le signal, il s'agit alors d'une piste cyclable non obligatoire (signal R12), et non plus d'un chemin réservé.

Zone piétonne (ancien article 2.35) : cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Les règles de circulation qui s'yappliquent se retrouvent à l'article 29.

Rue réservée au jeu (ancien article 2.36) cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 30.

Abords d'école (ancien article 2.37) : cette définition n'est pas reprise, toujours selon la même logique. Leur signalisation est reprise à l'article 70.

Rue (ancien article 2.38) : sa définition avait été introduite par l'arrêté royal du 4 avril 2003 (le « Code de la rue ») mais aucune disposition spécifique n'y était liée.

Rond-point (ancien article 2.39) : cette définition n'est pas reprise, toujours selon la logique de ne pas définir ce qui fait uniquement référence à la signalisation routière, qui matérialise la disposition. Le rond-point ne doit pas être considéré comme un type particulier de carrefour car des règles de circulation spécifiques, détaillées à l'article 27, s'y appliquent.

Certaines définitions ne présentaient pas non plus d'intérêt immédiat pour l'application du Code de la voie publique :

Usager (ancien article 2.45) : les usagers sont tous les acteurs définis à côté des véhicules. Le Code de la voie publique utilise la notion d'usager lorsqu'il entend viser l'ensemble de ces acteurs et la notion, par exemple, de conducteur, lorsque la règle ne concerne que ceux-ci.

Zone de séjour (ancien) article 2.48) et zone de vacances (ancien article 2.49) : ces deux définitions n'ont pas de raison d'être car aucune règle ni aucun signal ne s'y rapportent.

Carte de riverain (ancien article 2.52) et Carte de stationnement pour voitures partagées (ancien article 2.53) : la politique de stationnement est une compétence des régions. Ces deux cartes ne sont plus définies mais juste citées à titre d'exemple dans la définition ajustée de la « carte de stationnement ».

Définitions relatives au chargement (anciens articles 2.54 Chargement, 2.55 Dispositif de retenue, 2.56 Dispositif de verrouillage intégré, 2.57 Point d'ancrage, 2.59 Système de sûreté du chargement et 2.60 Conditionnement primaire) : elles ne sont pas retenues car les régions sont compétentes pour la réglementation en matière de chargement. En revanche, les définitions concernant la masse (poids) des véhicules (anciens articles 2.28, 2.29, 2.30 et 2.31) sont conservées car elles ont une influence sur la signification de certains signaux routiers tels que les panneaux C21 et C24.

Zone cyclable (ancien article 2.61) : la définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 18, § 2, relatif à l'interdiction de dépassement.

Zone de basse émission (ancien article 2.63) : la définition n'a pas été retenue, cela relève de la compétence des régions en matière de protection de l'environnement.

Bande réservée aux heures de pointe (ancien article 2.64) : la signification du marquage est reprise à l'article 74, § 3et les règles à suivre dans les articles 9, § 5, 46, § 2, 1°, c), et 3°, et 63, § 3, alinéa 2. La définition n'apportait pas de plus-value par rapport à ces règles.

Rue scolaire (ancien article 2.68) : sa définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 31.

Zone aéroportuaire (ancien article 2.68) : sa définition n'offrait pas de plus-value pour l'usager. Elle se retrouve dans les signaux à réglementation particulière R21 et R23 (début et fin de zone aéroportuaire).

3. Définitions modifiées.

Bande de circulation.

La possibilité de rendre les lignes de couleur blanche continues ou discontinues plus apparentes par des dispositifs rétroréfléchissants ainsi que la référence aux marques provisoires ne figurent plus dans la définition mais bien dans le chapitre relatif aux marques routières. Le nouvel article 77, § 10, précise désormais que des marques temporaires de couleur jaune-orange ou des clous jaune-orange lumineux remplacent des marques routières blanches à l'occasion de travaux. La couleur jaune-orange peut donc être utilisée pour plusieurs types de marquages routiers provisoires (bandes de circulation, passages pour piétons, pistes cyclables, etc.) dans le cadre de l'exécution de travaux. Il valait donc mieux omettre cette précision dans la définition de la bande de circulation, celle-ci n'étant pas seule concernée par le caractère temporaire des marquages jaunes-orange.

Bande d'arrêt d'urgence.

La définition de la bande d'arrêt d'urgence est adaptée afin de clarifier ce qui est exactement visé par ce terme.

Bande de stationnement.

La bande de stationnement est délimitée par une ligne blanche continue. Elle ne fait pas partie de la chaussée mais on peut l'emprunter pour le croisement et le dépassement. L'indication de places de stationnement au moyen de simples marquages en « T » ou de marquages d'angle ne constitue pas une bande de stationnement, de sorte que ces places de stationnement font toujours partie de la chaussée.

Piste cyclable.

S'agissant d'une règle de comportement et pas à proprement parler d'un élément de la définition, le fait que la piste cyclable soit réservée à la circulation des bicyclettes et de cyclomoteurs est retiré.

La référence au signal routier D9 est également enlevée. En effet, cette partie de la voie publique doit également être suivie par des piétons. Le texte précise dès lors les cas où une règle qui s'applique sur la piste cyclable s'applique également sur les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9, et également D11 dans certains cas.

Par ailleurs, une distinction est faite entre une piste cyclable signalée par le signal D7, et une piste cyclable signalée par un marquage discontinu. Des panneaux additionnels peuvent en effet restreindre ou élargir l'accès du D7 à certaines catégories d'usagers, ce que ne permet pas un marquage.

Le signal D7 peut également indiquer une piste cyclable séparée, ou la partie séparée d'une voie publique, par exemple une cycloroute.

Trottoir.

Le caractère surélevé ou non du trottoir constitue un élément important de la définition et est maintenu dès lors qu'il peut réduire la différence qu'il y a avec un accotement. Il existe le long de nos voiries de nombreux trottoirs en saillie mais aussi de plain-pied qui présentent très nettement l'aspect d'un trottoir destiné aux piétons. Mais les exemples d'aménagements ambigus ne permettant pas de distinguer s'il s'agit d'un trottoir, d'un accotement ou d'une zone de stationnement sont également très nombreux. Il est dès lors spécifié qu'il s'agit de la partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons plutôt que spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons.

Les règles de stationnement et de circulation varient en fonction de ces aménagements et il est donc important de pouvoir garantir la plus grande sécurité juridique possible.

Les mots « clairement identifiable par tous les usagers » sont omis car il s'agit d'une notion très subjective qui constitue, en réalité, une source d'incertitude. Cet élément pourrait être invoqué par les conducteurs pour stationner sur des trottoirs qu'ils considèrent comme n'étant pas clairement identifiables.

La spécificité de cet aménagement pour la circulation des piétons constitue donc un critère fondamental.

Quoiqu'il en soit, et en vertu de l'article 20, § 1er, 2°, b), et § 4, les conducteurs qui stationnent leur véhicule sur un accotement doivent toujours laisser 1,5 mètres de libre pour le passage des piétons. Cet espace doit en principe permettre le passage d'une personne à mobilité réduite qui se déplace en chaise roulante, mais aussi par exemple d'une poussette (certains modèles destinés à transporter des jumeaux comportent deux places contiguës).

L'article 7, § 2, dont la formulation est améliorée, impose par ailleurs clairement un devoir de prudence accru à l'attention des usagers plus vulnérables. Ce devoir de prudence vaut évidemment en matière de stationnement.

L'ancienne définition du trottoir indique que le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci. Une définition du trottoir traversant est redondante car il s'agit déjà bien d'un trottoir (qui relie deux côtés d'un carrefour). Les règles générales relatives à la prudence accrue à l'attention des usagers plus vulnérables (article 7, § 2) s'y appliquent.

Carrefour.

Cette définition est adaptée pour que les entrées d'autoroutes soient indiscutablement considérées comme des carrefours : il est donc clair que la tirette ne s'y applique pas. Dans le texte néerlandais, le terme « samenlopen » est remplacé par le mot « samenkomen », qui est linguistiquement plus adapté.

Accotement de plain-pied.

La définition est rédigée de manière plus claire et complète (par distinction par rapport à d'autres parties de la voie publique) et ne fait plus référence au « matériau meuble » car ce n'est pas toujours d'application.

Accotement en saillie.

Comme pour l’accotement de plain-pied, la définition est rédigée de manière plus claire et complète (par distinction par rapport à d’autres parties de la voie publique) et ne fait plus référence au « matériau meuble » car ce n’est pas toujours d’application.

Terre-plein central.

Il est précisé qu’il s’agit d’un accotement central. Auparavant, la définition visait tout type d’aménagement. La définition est reformulée de manière plus claire, par distinction par rapport à d’autres parties de la voie publique.

Chemin de terre.

Pour plus de clarté, la définition est complétée en précisant que « le chemin de terre conserve sa nature s'il ne présente l'aspect d'une chaussée qu'à sa jonction avec une autre voie publique ».

Place.

La 2ème partie de la définition est simplifiée : « la place est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent ». On ne fait plus mention de la disposition des lieux ni de la possibilité d’y organiser des activités conjointement à la circulation. Le fait que des activités puissent être organisées en même temps que la circulation n'est pas pertinent pour déterminer ce qu'est une place. En effet, des activités peuvent également être organisées sur d'autres voies publiques ou parties de voies publiques.

Passage à niveau.

Comme ce n'est pas toujours une chaussée qui traverse un passage à niveau, puisqu'il peut aussi s'agir d'une piste cyclable séparée par exemple, le terme "chaussée" est remplacé par le terme "voie publique". En outre, aux croisements entre une chaussée et des voies ferrées de tram ou de train, le passage à niveau fait toujours partie de la chaussée, puisque les véhicules doivent traverser le passage à niveau.

Ilot directionnel.

La définition mentionne à présent le marquage qui peut délimiter l’îlot directionnel : il est prévu à l’article 77, § 4.

Piéton.

Le piéton est une personne qui se déplace à pied. L’ancienne formulation de l’article 2.46 assimilait aux piétons toute une série de personnes (qui conduisent à la main une brouette, une voiture d’enfant, une chaise roulante, …). Comme il s’agit de piétons, il n’est pas nécessaire de prévoir expressément de les assimiler aux piétons. C’est la raison pour laquelle l’énumération ci-dessus est abandonnée.

La disposition relative à la largeur du véhicule que les piétons peuvent conduire à la main, qui manquait de clarté, est remplacée par une disposition selon laquelle la largeur de ce véhicule ne peut dépasser 1 mètre. Cela signifie notamment qu’une personne qui pousse une motocyclette est désormais un piéton, et non plus un conducteur. La largeur d’1 mètre doit permettre de couvrir tous les cas où le véhicule poussé constitue naturellement un accessoire de ce piéton, comme les poussettes par exemple, même lorsque plusieurs enfants sont transportés côte à côte.

Conducteur.

Cette définition est adaptée afin de clarifier qu’une personne qui conduit un véhicule à la main dont la largeur est supérieure à 1 mètre est considérée comme un conducteur. Cela concorde avec la nouvelle définition du piéton.

Engin de déplacement.

Le contenu de l’ancien article 7bis, alinéas 1er et 2, est maintenant repris dans la définition même de l’engin de déplacement. La logique reste identique, à savoir que l’utilisateur d’un engin de déplacement non motorisé qui se comporte comme un piéton est assimilé à ce dernier, et que celui qui se déplace plus vite est assimilé à un cycliste.

Les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés sont assimilés aux cyclistes, à l'exception des personnes à mobilité réduite si elles ne se déplacent pas plus vite qu’à l’allure du pas.

C’est désormais l’ensemble des personnes à mobilité réduite sur des engins de déplacement motorisés circulant à l’allure du pas qui restent assimilées à des piétons, et non plus seulement celles qui circulent sur des engins de déplacement motorisés exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite. Une personne ayant des difficultés à se déplacer pourra donc, par exemple, circuler à l’allure du pas sur un trottoir, à condition de ne pas gêner la circulation des piétons.

Lorsqu'il y a assimilation, il s'ensuit que :

- les conducteurs d’engins de déplacement doivent suivre les mêmes règles que celles applicables aux usagers auxquels ils sont assimilés ;
- les autres usagers doivent respecter à leur égard les mêmes règles que celles applicables aux usagers auxquels ils sont

assimilés.

En d'autres termes :

- les conducteurs d'engins de déplacement assimilés aux cyclistes doivent suivre les mêmes règles que les cyclistes ;
- à l'égard de ces conducteurs, les autres usagers doivent suivre les mêmes règles que celles applicables aux cyclistes.

Les règles d'assimilation des engins de déplacement non motorisés s'apparentent à des règles de comportement et auraient dès lors dû ne pas figurer dans les définitions, puisque c'est l'usage de l'engin de déplacement non-motorisé (à l'allure du pas ou non) qui détermine s'il s'agit d'un piéton ou d'un cycliste. Les différentes règles d'assimilation des engins de déplacement sont toutefois reprises ici par souci de clarté, de sorte que toutes les informations relatives aux engins de déplacement se trouvent au même endroit. Cette logique est aussi utilisée dans d'autres définitions, par exemple pour les conducteurs de tricycles et quadricycles d'une largeur de maximum 1 mètre, qui sont assimilés à des bicyclettes. L'assimilation des véhicules implique également que :

- les conducteurs de cycles à 3 et 4 roues d'une largeur inférieure à 1 mètre doivent respecter les mêmes règles que celles applicables aux cyclistes ;
- à l'égard des conducteurs de cycles à 3 et 4 roues d'une largeur maximale d'1 mètre, les autres usagers doivent respecter les mêmes règles que celles applicables à l'égard des cyclistes.

Ne sont réglés dans le Code de la voie publique que les comportements qu'il convient d'adopter sur la voie publique. Les règles relatives aux prescriptions techniques (dont l'approbation de modèle éventuelle), à l'immatriculation et à l'assurance des engins de déplacement, sont fixées dans les lois et règlements spécifiques à ces matières.

Il faut noter à ce propos que les engins de déplacement motorisés énumérés tombent hors du champ d'application du Règlement européen 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (voir l'article 2.2) .

La vitesse maximale autorisée des engins de déplacement motorisés reste à 25 km/h par analogie avec les vélos électriques. On constate en effet qu'il y a sur le marché de plus en plus d'engins de déplacement motorisés puissants qui permettent de circuler à des vitesses élevées (parfois plus de 30 km/h). Ceux-ci constituent un danger pour la sécurité routière et ne sont pas autorisés sur la voie publique sur base de l'article 55, § 1er.

Cycle.

Le cycle motorisé (ancien article 2.15.3) n'est plus défini de manière distincte mais relève désormais de la catégorie des cycles.

Le texte précise désormais que l'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de ce véhicule.

Pour rappel, la bicyclette est un cycle à deux roues d'une largeur maximale d'1 mètre (selon les dispositions de l'article 81, § 8), dont les conducteurs sont des cyclistes.

Dans le texte, il s'agit donc de distinguer d'une part les conducteurs de cycles, et d'autre par les cyclistes (qui conduisent les bicyclettes). Les cyclistes sont englobés dans la catégorie des conducteurs de cycles, mais pas l'inverse. Certaines règles s'appliquent en effet de manière spécifique aux bicyclettes.

Pour rappel: les tricycles et quadricycles d'une largeur maximale d'1 mètre sont considérés comme une bicyclettes. La même logique s'applique aux conducteurs d'engins de déplacement non motorisés circulant plus vite que l'allure du pas, et aux conducteurs d'engins de déplacement motorisés (sauf s'ils sont utilisés par des personnes à mobilité réduite), lesquels sont assimilés à des cyclistes. L'assimilation des véhicules a aussi comme conséquence que :

- les conducteurs de véhicules à 3 et 4 roues d'une largeur maximale d'un mètre doivent respecter les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux cyclistes ;
- à l'égard des conducteurs de cycles à 3 et 4 roues d'une largeur maximale d'un mètre, les autres usagers doivent respecter les mêmes règles que celles applicables aux cyclistes.

Cyclomoteur.

Le speedpedelec, qui avait été introduit dans la réglementation par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, reçoit désormais aussi la dénomination de « cyclomoteur classe P », afin d'établir un lien plus direct avec la lettre « P » qui est apposée sous le symbole du cyclomoteur dans la signalisation routière concernant ce véhicule (voir notamment l'exemple de panneau additionnel M55 et le symbole P8).

Ne sont pas reprises ici les dispositions selon lesquelles les cycles, les engins de déplacement et les cyclomoteurs, non montés ne sont pas considérés comme des véhicules. Ceci n'est plus nécessaire, compte tenu de l'adaptation de la définition du piéton et du conducteur ainsi que des règles relatives à l'arrêt et au stationnement de ces véhicules, qui sont plus claires.

Motocyclette.

La définition est complétée afin qu'il soit clairement établi que les engins de déplacement sont exclus de cette catégorie.

Tricycle à moteur.

Selon la même logique que pour la motocyclette, la définition est complétée afin d'exclure clairement les engins de déplacement. On y précise aussi que « les tricycles à moteur pourvus de deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de ces roues avec le sol est inférieure à 0,46 m sont assimilés aux motocyclettes. ». Le même principe s'applique déjà aux cyclomoteurs à trois roues avec deux roues montées sur le même essieu, et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de ces roues avec le sol est inférieure à 0,46 m : ceux-ci sont considérés comme des cyclomoteurs à deux roues.

Quadricycle à moteur.

Selon la même logique que pour la motocyclette et le tricycle à moteur, la définition est complétée afin d'exclure clairement les engins de déplacement.

Véhicule automobile.

Selon la même logique que pour la motocyclette, le tricycle et le quadricycle à moteur, la définition est complétée afin d'exclure clairement les engins de déplacement. La référence au trolleybus, devenue obsolète, n'est pas reprise.

S'arrêter.

On définit le fait de s'arrêter plutôt que le « véhicule à l'arrêt », car on vise une action du conducteur, ce qui n'est pas le cas lorsque l'on parle de véhicule à l'arrêt. La définition reste inchangée. S'arrêter, ce n'est donc pas stopper devant un feu rouge, à un passage à niveau fermé, dans un embouteillage etc. en d'autres termes, stopper involontairement parce que la situation de la circulation l'exige.

Stationner.

Pour la même raison, on définit le fait de stationner plutôt que le véhicule en stationnement car on vise ici une action du conducteur. Faire le plein de carburant ou charger la batterie est considéré comme du stationnement, et les limitations de durée de stationnement y sont d'application.

Véhicules partagés.

La définition est d'une part élargie : ne sont plus uniquement visées les voitures, mais bien tous les véhicules qui peuvent faire partie d'un système de partage. Elle est d'autre part simplifiée : on ne fait plus référence qu'au recours à une association, et non plus aux autres modalités d'utilisation de ces véhicules.

Carte de stationnement.

La politique de stationnement (notamment le stationnement à durée limitée, le stationnement payant, le stationnement réservé,…) est une compétence régionale. Cependant, comme plusieurs signaux routiers prévoient des exceptions pour les riverains et les détenteurs d'une carte de stationnement, la définition d'une carte de stationnement est adaptée et on y inclut à titre d'exemples la « carte de riverain » (ancien article 2.52), la carte de stationnement pour voitures partagées (ancien article 2.53), ainsi que la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap.

Circulation locale ou desserte locale.

L'ancienne définition est adaptée (remplacement des mots « y compris les véhicules de livraison » par « les véhicules qui y livrent ») pour clarifier que tous les véhicules qui livrent dans une rue réservée à la circulation locale y sont admis. Cela englobe aussi les services de dépannage d'un véhicule qui y serait tombé en panne. Auparavant, la formulation avait donné lieu à des interprétations trop strictes qui liaient le véhicule de livraison à une personne physique domiciliée dans la rue. Cela posait problème dans certains cas, par exemple lorsqu'une salle de sport ou une entreprise y étaient établies. Les véhicules utilisés pour prodiguer des soins à une personne qui s'y trouve, dans le cadre de l'exercice d'une profession médicale ou de soins à domicile, ont également un accès, puisqu'il s'agit de véhicules à destination et en provenance des parcelles adjacentes.

De nouvelles catégories d'usagers y ont désormais accès : les véhicules affectés au transport scolaire, les speedpedelecs et les véhicules d'escorte de groupes de cyclistes.

Masse à vide ou masse en ordre de marche.

Conformément au règlement UE 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles l'ancienne définition est complétée par la masse en ordre de marche.

Chapitre 2. – Agents qualifiés et signaleurs.

Art. 3 – Agents qualifiés.

Les agents qualifiés sont, au sens de l'article 11 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, les agents qui, portant les insignes de leur fonction, peuvent régler la circulation par des injonctions qui prévalent sur les dispositions des règlements généraux et des règlements complémentaires.

Ils ont de plus, dans certains cas, le pouvoir de surveiller l'application de la loi et de ses arrêtés d'exécution et de constater des infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire (article 62 de la loi du 16 mars 1968).

Le Code de la voie publique énumère donc les différentes catégories d'agents qualifiés, en restreignant dans certains cas leur pouvoir de constater des infractions ou les cas dans lesquels ils peuvent régler la circulation. Ainsi, les pompiers ou les agents de la protection civile qui arrivent sur les lieux d'un incident ne peuvent régler la circulation que jusqu'à l'arrivée des forces de police (6°).

La liste des agents qualifiés qui figurait auparavant à l'article 3 est adaptée aux différentes évolutions institutionnelles et organisationnelles qu'a connues le pays depuis 1975. Ne sont plus repris les agents des régions. Le Conseil d'Etat estime en effet que la loi spéciale ne permet pas à l'autorité fédérale de conférer une quelconque mission à des agents des entités fédérées .

Les personnes suivantes ne sont ainsi plus mentionnées dans la liste :

- les fonctionnaires et agents de la Régie des Voies aériennes investis d'un mandat de police judiciaire, dans la limite des aérodromes et de leurs dépendances (ancien 3°), car cette catégorie n'existe plus ;
- les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique (ancien 4°) parce qu'ils relèvent de la compétence des régions ;
- les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts livrant passage à la voie publique, en ce qui concerne la circulation sur ces ouvrages et à leurs abords (ancien 6°), parce qu'ils relèvent de la compétence des régions ;
- les officiers et agents de la police des chemins de fer, dans la limite de leur compétence territoriale (ancien 8°), car cette catégorie a été intégrée dans la police fédérale. Les agents de Securail sont par contre ajoutés (ancien 9°) ;
- les ingénieurs principaux-chefs de service, les ingénieurs des Eaux et Forêts de l'État, les chefs de brigade et agents techniques de l'Administration des Eaux et Forêts, en ce qui concerne la circulation sur les routes et chemins forestiers de l'État (ancien 10°), parce qu'ils relèvent de la compétence des régions ;
- les agents des sociétés de transport en commun dans l'exercice de leur fonction, investis d'un mandat de police judiciaire et uniquement pour ce qui concerne les articles 5 et les signaux C5 avec le panneau additionnel « Excepté 2+ » ou « 3+ », F17 et F18, 72.5 et 72.6, 25.1.2° et 6°, 62ter ainsi que 77.8 (12°), parce qu'ils relèvent de la compétence des régions.

L'article est restructuré pour clairement faire la distinction entre les agents qualifiés qui peuvent veiller au respect de réglementations tant fédérales que régionales (§ 1er, 1° & 2°), et ceux qui peuvent uniquement veiller au respect de réglementations fédérales (§ 2, 1° à 7° inclus). Ces personnes, qui assument des fonctions à la fois fédérales et régionales, peuvent être incluses dans les codes de la voie publique fédéral et régionaux en tant qu'agents qualifiés, ce qui leur permet de contrôler le respect des règles fédérales fixées dans le Code de la voie publique fédéral et le respect des règles régionales fixées dans les textes régionaux.

Art. 4 – Injonctions des agents qualifiés.

Certaines formulations de l'article 4 sont revues pour plus de clarté. La disposition relative à l'obligation de soumettre la carte d'identité ou le titre qui en tient lieu à toute réquisition d'un agent qualifié, dans le cadre d'une infraction ou d'un accident de la circulation, y est déplacée (anciens articles 59.1 et 52).

Dans son avis, le Conseil d'Etat a considéré que le paragraphe 4, alinéa 2, nécessitait une base légale. Interrogé à ce propos, le Centrex Circulation routière a, dans une note du 27 mai 2024, estimé nécessaire de maintenir la règle selon laquelle le déplacement se fait aux frais et risques du conducteur. On doit d'ailleurs considérer que cette règle ne trouve à s'appliquer que dans deux hypothèses, à savoir lorsque le conducteur est en stationnement régulier et présent sur les lieux mais refuse de déplacer son véhicule sur injonction de la police ou lorsque le conducteur est absent mais en stationnement irrégulier. Dans les deux hypothèses, le conducteur ne s'est pas conformé aux dispositions du Code de la voie publique et ce non-respect est par définition constitutif d'une faute, faute dont il doit, dans une certaine mesure, accepter les conséquences. Afin d'éviter toute insécurité juridique à ce propos, l'opportunité de prévoir une base légale devra cependant être étudiée. En attendant, l'abrogation pure et simple de la règle serait problématique pour la bonne exécution par la police de ses missions de police administrative.

On regroupe également dans cet article les règles qui imposent de soumettre à un agent qualifié toutes les dérogations, autorisations et laissez-passer.

Dans le texte français, le mot « présenter » est remplacé par le mot « soumettre », et dans le texte néerlandais, le mot « vertonen » est remplacé par le mot « overhandigen », pour établir clairement que ces éléments doivent, à la demande de l'agent qualifié, lui être effectivement remis.

Art. 5 – Indications des signaleurs.

Le nouvel article 5 regroupe, de manière claire et structurée, toutes les règles relatives aux signaleurs (compétences, équipement, âge…) qui, auparavant, étaient éparpillées dans plusieurs articles (article 40bis ; surveillants habilités ; article 41.3 : signaleurs, capitaines de route, chefs de groupe et surveillants de chantier ; article 43bis et ter : capitaines de route ; article 59.19 : signaleurs ; article 59.21 : surveillants). Il existe désormais un statut unique pour tous les types de signaleurs. Le régime actuel est peu modifié ; la

simplification consiste surtout à regrouper et à réécrire l'existant et à supprimer ce qui est superflu.

Les références aux surveillants de chantiers et aux accompagnateurs des véhicules exceptionnels sont supprimés du texte car ils relèvent de la compétence des régions.

En ce qui concerne les conditions d'exercice, un équipement standard est désormais prévu à l'article 5, § 3, 1°. Cet équipement consiste en un signal C3 et une veste rétroréfléchissante de sécurité, avec l'inscription « signaleur » à l'avant et au dos. Le port du brassard n'est pas maintenu.

Le § 3, 2° prévoit les âges minimums des signaleurs, présentés de l'âge le plus élevé vers l'âge le plus bas : 25, 18 puis 16 ans selon les cas.

Le § 4 précise ce que les signaleurs peuvent et ne peuvent pas faire. Cette détermination est importante à deux égards : d'une part pour le signaleur, qui connaît ainsi sa compétence et la responsabilité corollaire qu'il assume, et d'autre part pour l'usager, qui doit comprendre que ls indications qui lui sont adressées sont bien d'ordre légal, même sans émaner d'un agent qualifié.

Comparées aux injonctions que peuvent donner les agents qualifiés, les indications des signaleurs sont limitées à ce qui est strictement nécessaire pour assurer le bon déroulement des activités qu'ils encadrent.

Il est en tout cas exclu qu'un signaleur immobilise la circulation ou donne des injonctions aux conducteurs et piétons dans les carrefours qui sont réglés par des feux lumineux. Au besoin, la présence d'un agent qualifié sera nécessaire, ou alors la mise hors service des feux (feu orange clignotant).

Il est tout autant exclu pour un signaleur de donner des indications sur une autoroute, sur une route pour automobile, ou aux accès et sortie de celles-ci, afin d'éviter que le trafic sur ces axes ne soit perturbé.

La formation pour les « surveillants habilités » (ancien nom des signaleurs qui accompagnent des groupes d'enfants ou de personnes âgées ou en situation de handicap) n'est pas reprise parce qu'aucune formation n'était prévue pour les autres types de signaleurs qui avaient les mêmes responsabilités.

Il reste toutefois loisible aux communes qui font appel à des signaleurs, par exemple pour la traversée devant un établissement scolaire, d'organiser une formation sur les règles essentielles à connaître par ces personnes.

Art. 6 – Ordre hiérarchique des injonctions et indications, signaux routiers et règles de circulation.

Le nouvel article 6, qui fusionne les anciens articles 5 et 6, fixe clairement l'ordre de priorité entre les injonctions des agents qualifiés, les signaux lumineux de circulation, les indications des signaleurs, les signaux et marques routières, et les règles générales de circulation. Par règles générales de circulation, on entend les règles de circulation qui s'appliquent en l'absence des signaux routiers destinés à déroger à ces règles de circulation.

L'article 6, 4°, reprend l'ancien libellé de l'article 5 à l'exception de la règle selon laquelle les signaux doivent être « placés conformément au présent règlement ».

Chapitre 3 – Règles d'usage de la voie publique.

Section 1ère. – Règles générales de comportement pour les usagers.

Art. 7 – Règles générales de comportement pour les usagers.

Le contenu de cet article reste en grande partie le même mais la formulation des §§ 1er et 2 est condensée. Il reprend en partie le texte du « Titre IIIbis. – Règles générales de comportement pour les usagers de la route » (article 27bis à 27quinquies), adopté par la loi du 20 mars 2007, qui n'est jamais entré en vigueur.

Le 1er alinéa de l'ancien article 7 (« Tout usager est tenu de respecter les dispositions du présent règlement ») n'est pas repris car cela va de soi.

Dans un but de simplification, il est décidé de se limiter à une règle générale de prudence qui s'applique à tous et tout le temps, inscrite dans un seul article, plutôt que de répéter ce principe dans différents articles.

Le devoir général de prudence est la règle de circulation la plus importante. En effet, il est primordial que tous les usagers fassent preuve de considération les uns envers les autres (piétons et conducteurs). Ils dépendent les uns des autres pour partager en toute sécurité l'infrastructure routière. Les usagers de la route doivent être attentifs aux dangers qui existent pour eux-mêmes et aux risques éventuels qu'ils font courir aux autres usagers, et adapter leur comportement en conséquence.

La mention "à tout moment" indique que cette règle s'applique constamment, quelle que soit la situation. Même lorsqu'il se conforme à une injonction, à un panneau de signalisation ou à une règle de circulation, tout usager de la route doit agir avec prudence.

Ce principe général de prudence permet de supprimer sans problème les dispositions qui, dans d'autres règles de circulation, indiquent des risques d'accident ou qui stipulent de ne pas mettre en danger les autres usagers.

Le principe général est d'application pour l'ensemble du Code de la voie publique et n'a donc plus besoin d'être répété dans d'autres articles.

On ne distingue plus la « prudence » et le fait de « redoubler de prudence », devoirs qui étaient auparavant dispersés dans une série de dispositions (articles 12.2, 20.2, 22bis, 22ter, 22quinquies, 39bis,…). On ajoute que chaque usager doit en tout temps se comporter de manière telle qu'il ne met pas en danger ni ne gêne les autres usagers. Enfin, les termes de « personnes à mobilité réduite » sont utilisés à la place de « personnes âgées ».

La distinction entre la présence des usagers vulnérables et les endroits où leur présence est prévisible n'est pas reprise dans le nouveau texte, qui est plus général. L'objectif reste toutefois bien d'insister sur le devoir de prudence en toutes circonstances. A quelques exceptions près, la présence de ces usagers est prévisible sur toutes les voies publiques.

C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il n'est plus fait explicitement référence à la présence des usagers vulnérables, comme c'était le cas à l'article 7.1, alinéa 3 (« tout conducteur de véhicule est tenu de redoubler de prudence, en présence de tels usagers plus vulnérables… »). Ce que l'on attend maintenant du conducteur, c'est qu'il soit prudent à l'égard des usagers plus vulnérables, que leur présence in concreto soit avérée ou non.

Toujours dans le même objectif de supprimer les termes redondants et parce que cette règle est incluse dans le devoir général de prudence, la référence aux piétons et aux cyclistes, prévue dans l'ancien article 28, est omise. Le conducteur qui ouvre sa portière doit s'assurer qu'il ne gêne ni ne met pas en danger les autres usagers. Le « Dutch Reach » est la meilleure façon de procéder. L'ouverture de la portière gauche avec la main droite oblige le conducteur à regarder derrière lui.

L'ancien article 7.4, qui imposait d'éviter des dégâts à la voirie, n'est pas maintenu. En effet, il s'agit d'une règle liée à l'infrastructure, et donc une compétence régionale.

Section 2. – Conducteurs.

Art. 8 – Conducteurs.

Cet article concerne les âges minimums pour pouvoir circuler sur la voie publique. Néanmoins, il faut tenir compte des limites d'âges prévues dans la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. En effet, les conducteurs des autres Etats membres, titulaires d'un permis de conduire européen, mais à un âge inférieur à l'âge minimum belge pour obtenir le permis de conduire, doivent pouvoir circuler en Belgique avec la catégorie de véhicule concernée. Par exemple, l'âge minimal pour obtenir le permis de la catégorie A1 (motos légères) est fixé à 16 ans par la directive mais, en Belgique, cet âge est fixé à 18 ans.

Dans son avis sur le Code de la voie publique, le Conseil d'Etat, en réponse à la question relative à l'âge minimum pour conduire sur la voie publique, a indiqué que l'autorité fédérale est compétente pour déterminer l'âge minimum à partir duquel un conducteur peut conduire sur la voie publique. Ces dispositions ne figuraient pas dans le projet soumis aux régions et au Conseil d'Etat. Suite à l'avis du Conseil d'Etat, ces âges minimums ont été rajoutés, en particulier dans un souci de sécurité juridique.

Les dispositions relatives aux âges spécifiques applicables dans le cadre de la formation des conducteurs et de l'aptitude professionnelle ne sont pas maintenues, conformément à l'avis de Conseil d'Etat. Ces âges sont déterminés dans les règlements régionaux relatifs à la formation des conducteurs, aux examens de conduite et à l'aptitude professionnelle.

La disposition relative à l'âge minimum pour circuler sur la voie publique avec un permis de conduire provisoire, qui ne figurait pas non plus dans le projet soumis aux régions et au Conseil d'Etat, a été rétablie pour la même raison. En effet, sans cette disposition, l'âge minimum serait de 18 ans. D'une part, ce n'est pas l'intention et, d'autre part, cela poserait également des problèmes à ceux qui ont déjà un permis de conduire provisoire à l'âge de 17 ans. Comme le permis de conduire, le permis de conduire provisoire est valable sur l'ensemble du territoire belge. Cela n'empêche nullement une région de prévoir un âge minimum plus bas dans le cadre de la formation à la conduite. Il ne s'agira alors pas d'un âge applicable au permis de conduire provisoire, mais celui de la formation à la conduite dans le cadre de la compétence transférée aux régions par la 6e réforme de l'Etat, valable uniquement sur le territoire de la région en question.

Des modifications concernent l'âge des cavaliers (ce terme remplace les « conducteurs de monture ») : l'âge minimal des cavaliers qui accompagnent un cavalier âgé de 12 ans est fixé à 18 ans au lieu de 21 ans.

Aucun âge minimal n'est prévu pour les personnes à mobilité réduite qui font usage d'un engin de déplacement motorisé pour se déplacer plus facilement. L'ancien code de la route (AR 1/12/1975) prévoit une exception à l'âge minimum de 16 ans pour les personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement destinés. Ces personnes ne sont donc pas soumises à un âge minimum, dans la mesure où elles utilisent ces engins de déplacement spéciaux.

Dans le cadre d'une société inclusive (moins stigmatisante), cette dernière condition est supprimée. Ainsi, pour les enfants à mobilité réduite, il n'y a pas d'âge minimum pour l'utilisation des engins de déplacement motorisés, qu'ils leur soient ou non exclusivement

destinés. Les personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés, et qui se déplacent sans excéder l'allure du pas, restent assimilées aux piétons.

Les systèmes d'aide à la conduite actuellement sur le marché, tels que ceux qui maintiennent automatiquement le véhicule dans sa voie, maintiennent la distance nécessaire avec le véhicule qui précède, contrôlent sa vitesse, etc. nécessitent encore un conducteur humain qui reste attentif. Le fait que les conditions techniques de ces systèmes requièrent également toujours des moyens de maintenir le conducteur « in the loop », par exemple en gardant les mains sur le volant, en est la preuve.

En outre, un instrument juridique visant spécifiquement l'utilisation de véhicules automatisés est en cours de préparation au niveau international (UNECE). L'objectif est d'harmoniser au niveau international autant que possible les règles relatives à l'utilisation (Code de la voie publique) de ces véhicules. Cela garantira une plus grande sécurité juridique tant pour les fabricants que pour les utilisateurs de ces véhicules. En effet, comme les véhicules « classiques », les véhicules automatisés seront également utilisés dans la circulation internationale.

Il est donc trop tôt à ce stade pour envisager la possibilité de véhicules sans conducteur humain dans le Code de la voie publique. La technologie évolue bien sûr à une vitesse fulgurante. Une autorité interfédérale pour les véhicules autonomes a été mise en place pour continuer à prendre le pouls (décision des quatre ministres de la mobilité lors de la Conférence interministérielle du 22 avril 2024).

Le § 5 reprend l'ancien article 8.4. La Cour de cassation, dans un arrêt du 14 janvier 2020, a précisé que l'usage d'un téléphone portable en le tenant à la main ne se limite pas à une action bien définie, tel que l'appel ou l'envoi de sms, mais implique aussi la prise en main du téléphone pendant la conduite. Les montres connectées sont aussi des appareils électroniques mobiles dotés d'un écran, et ne peuvent donc être manipulées en dehors de l'arrêt ou du stationnement.

L'ancien article 8.5. (nouveau § 6) est synthétisé : le conducteur ne peut quitter le véhicule qu'il conduit sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident et tout usage abusif par un tiers.

L'obligation d'utiliser un dispositif antivol, si le véhicule en est pourvu, n'est plus spécifiée car elle découle naturellement de l'obligation de prendre les précautions nécessaires pour éviter tout usage abusif. Les animaux qu'il guide ou garde ne sont plus mentionnés car ceci est induit de la définition du « conducteur », qui 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.

Section 3. – Règles générales relatives à la place sur la voie publique.

Art. 9 – Place sur la voie publique.

L'article 9, qui regroupe les règles relatives à la place sur la voie publique de tous les usagers, est entièrement restructuré, par type d'usager : en premier lieu les piétons, puis les conducteurs en général, ensuite les cyclistes et cyclomotoristes de classe A, les conducteurs de speedpedelecs et cyclomotoristes de classe B, les motocyclistes, et enfin les conducteurs d'animaux.

9, § 1er. Place des piétons.

Les règles concernant la place des piétons sur la voie publique y sont toutes regroupées (anciens articles 22bis et 42). Dans la mesure où elles existent et sont accessibles et praticables, les parties de la voie publique sont utilisées dans l'ordre prévu dans ce § 1er.

Le 7° cible une nouvelle partie de voie publique : la piste cyclable non obligatoire (voir article 9, § 7 ci-dessous).

Ce n'est que s'il n'y a pas de trottoir ou de partie de la voie publique obligatoire pour les piétons (D9, D11, D13, ou à défaut D15), qu'ils doivent circuler sur l'accotement, la bande latérale, la bande de stationnement, la piste cyclable ou la piste cyclable non obligatoire.

Lorsque ces différents aménagements font défaut et que le piéton doit circuler sur la chaussée (sur une route de campagne par exemple), la règle de base est qu'il doit circuler du côté gauche, le plus près possible du bord. L'objectif est de lui assurer une meilleure visibilité. Dorénavant, cette règle s'applique également aux personnes qui conduisent à la main tout véhicule d'une largeur maximale d'1 mètre puisqu'elles relèvent aussi de la définition du piéton.

Si les circonstances de sécurité le justifient, le piéton peut par contre marcher du côté droit. Par « circonstances de sécurité », on vise une situation objective qui fait courir un plus grand danger au piéton s'il circule du côté gauche. On pense par exemple à de la végétation ou à un virage qui masque toute visibilité, ou encore au fait que la distance à parcourir sur la chaussée est courte et qu'il serait plus dangereux de devoir la traverser à deux reprises que de rester du côté droit.

Les piétons circulant en groupe doivent également respecter ce § 1er, sauf s'il s'agit de cortèges, de colonnes militaires ou de groupes « organisés » (manifestations culturelles, sportives et touristiques), qui ont en plus la possibilité de circuler sur la chaussée en présence de trottoirs, moyennant le respect de certaines conditions.

Ces cas particuliers sont réglés plus loin (article 38, § 1er).

9, § 2. Les conducteurs en général.

Comme pour les piétons, ce paragraphe énumère la place que les conducteurs doivent, de manière générale, occuper sur la voie publique (anciens 9.2, 9.3.1 et 9.4).

Il est précisé que les conducteurs doivent se tenir le plus à droite possible sur la chaussée. Cela implique que des écarts sont également autorisés, par exemple pour des raisons de sécurité. Un cycliste peut ainsi également rouler à une certaine distance des véhicules en stationnement (pour éviter les portières qui pourraient s'ouvrir), ou ne pas rouler complètement à droite lorsque la chaussée n'est pas en bon état (par exemple en présence de trous). La valeur exacte de cette distance (plus ou moins 1 mètre) dépend de la situation locale.

La référence aux signaux F13 et F15 (signaux prescrivant le choix d'une bande de circulation ou d'une direction) est abandonnée dans cette disposition. Le comportement qu'il convient d'adopter est par contre précisé dans la légende des signaux F13 et F15 dans le chapitre consacré aux signaux routiers.

La circulation dans les ronds-points est réglée à l'article 27 qui leur est consacré.

La circulation sur les places est désormais plus clairement exprimée : le conducteur n'est pas obligé d'y rouler le plus possible à droite. La règle du croisement par la droite reste bien entendu d'application.

La disposition relative aux îlots directionnels (ancien 9.6.) est simplifiée. Dans l'ancien article 9.6, une distinction était faite entre un îlot directionnel, une borne et un refuge. Tous les trois devaient être laissés par le conducteur à sa gauche (donc dépassés par la droite). L'îlot directionnel pouvait également être dépassé par la gauche lorsque les nécessités de la circulation le justifient. Seul le terme îlot directionnel est maintenu, incluant les bornes et les refuges. Les conducteurs doivent les laisser à leur gauche. Un signal routier peut toutefois imposer une direction obligatoire.

Dans une agglomération, les conducteurs peuvent emprunter la bande qui convient le mieux à leur destination. On ne précise plus que cela concerne les chaussées à sens unique divisées en bandes de circulation, ni celles qui comportent aux moins deux bandes dans chaque sens de circulation : il va de soi que la règle énoncée ne peut s'appliquer si le conducteur n'a qu'une seule bande de circulation à disposition.

9, § 3. Circulation en plusieurs files.

Le contenu de l'ancien article 9.5 est légèrement modifié : les références aux feux situés au-dessus des bandes de circulation ou de parties de la voie publique sont omises car superflues.

9, § 4. Circulation sur la bande d'arrêt d'urgence.

Cette disposition reprend l'ancien article 9.7. A part les cas cités au § 4, c'est donc seulement en cas de force majeure qu'un autre véhicule peut s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence.

Les règles relatives au couloir de secours (ancien article 9.8.) sont reprises à l'article 13, qui leur est consacré.

9, § 5. Circulation sur la bande réservée aux heures de pointe.

L'ancien article 22decies réglait la circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe. Cette disposition est à présent reprise à l'article 9. Le contenu n'est pas modifié, seules la formulation et les références aux signaux lumineux concernés sont adaptées.

9, § 6. Place des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A.

L'article est simplifié et détermine clairement les parties de la voie publique que seuls les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs de classe A doivent emprunter.

La partie de la voie publique indiquée par le signal D9 est à présent reprise à part, vu qu'elle ne fait plus partie de la piste cyclable. La bande latérale de la chaussée à voie centrale y est également reprise (elle figurait à l'ancien article 9.1.2.4°).

L'ancien article 9.1.2, 1°, alinéa 1er, mentionne la piste cyclable « lorsqu'elle est présente et praticable » : le terme « présente » n'est pas maintenu car superflu.

Par contre, le terme « praticable » est nécessaire pour protéger les cyclistes. Une piste cyclable peut en effet ne pas être praticable, notamment en présence de nombreuses feuilles mortes ou de neige, ou lorsque le revêtement est dans un état délabré.

Lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable ou qu'aucune partie de la voie publique qu'ils sont obligés de suivre n'est praticable, il est important de laisser aux cyclistes le choix entre la chaussée et les accotements de plain-pied ou la bande de stationnement. Il est en effet dangereux d'imposer de circuler sur l'accotement plutôt que sur la chaussée car les cyclistes risquent alors de devoir effectuer de nombreuses manœuvres de l'un à l'autre, en fonction des véhicules en stationnement ou de tout autre obstacle situé sur l'accotement. Les accotements ou la bande de stationnement ne sont pas non plus toujours praticables (présence de gravillons, revêtement non plane, etc.).

L'âge maximal des cyclistes pour pouvoir circuler en toutes circonstances sur les trottoirs et les accotements en saillie, est fixé à 11 ans (auparavant 10 ans), pour des raisons de sécurité. Dès leurs 12 ans, ils ne peuvent dès lors plus circuler sur les trottoirs. Le critère basé sur le diamètre des roues n'est pas maintenu car difficilement contrôlable et peu pertinent au regard de l'objectif de sécurité routière du jeune cycliste.

Les règles relatives à la place sur la voie publique des conducteurs de cycle sur un chemin réservé, dans une zone piétonne et une zone de rencontre sont regroupées et harmonisées dans cet article. Les cycles peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les règles relatives à la place sur la voie publique des conducteurs de cycle dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu et une rue scolaire sont également regroupées et harmonisées. Les cycles peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

Une nouvelle règle oblige les conducteurs de cycles qui circulent à contresens dans un sens unique dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu, une rue scolaire, une zone piétonne, un chemin réservé ou une zone de rencontre, de se tenir le plus à droite possible.

Pour rappel, un tricycle et un quadricycle d'une largeur maximale d'1 mètre sont assimilés à une bicyclette dont les conducteurs sont des cyclistes. Lorsque la largeur du cycle dépasse 1 mètre, le conducteur de cycle doit suivre les mêmes règles que les voitures, et circuler sur la chaussée. Il existe toutefois des règles spécifiques pour les conducteurs de cycles, qui peuvent circuler dans les rues où l'accès est limité à la circulation locale, dans les rues réservées au jeu, dans les rues scolaires et les zones piétonnes, et si la signalisation le permet, sur les chemins réservés.

9, § 7. Place des cyclistes, conducteurs de speedpedelecs et de cyclomoteurs à deux roues de classe A sur la piste cyclable non obligatoire.

La piste cyclable non-obligatoire est un nouveau concept. Les cyclistes, conducteurs de speedpedelecs et de cyclomoteurs classe A peuvent mais ne doivent pas l'emprunter. Elle est signalée par le signal R12. Les règles de priorité qui s'y appliquent sont prévues à l'article 11, § 3, 8°. Les piétons ne peuvent y circuler que si les parties de voies publiques désignées à l'article 9, § 1er, 1° à 6° ne sont pas disponibles ou praticables.

9, § 8. Place des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et speedpedelecs.

Pour davantage de clarté, et en suivant la logique qui guide cet article 9, les règles qui concernent les speedpedelecs sont d'abord présentées, suivies de celles destinées aux conducteurs de cyclomoteurs de classe B. L'utilisation et le fonctionnement (il faut pédaler) des speedpedelecs étant plus proches des cycles, les mêmes règles de circulation leur sont, pour la plupart, applicables.

Les règles relatives à la place sur la voie publique des conducteurs de speedpedelec sur un chemin réservé, dans une zone piétonne et une zone de rencontre sont regroupées et harmonisées dans cet article. Les speedpedelecs peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les règles relatives à la place des conducteurs de speedpedelecs dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu et une rue scolaire sont également regroupées et harmonisées. Les conducteurs de speedpedelecs peuvent y utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

Une nouvelle règle oblige les conducteurs de speedpedelecs qui circulent à contresens dans un sens unique dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu, une rue scolaire, une zone piétonne, un chemin réservé ou une zone de rencontre, de se tenir le plus à droite possible.

Le texte distingue encore les endroits où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins et ceux où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h.

Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, les conducteurs de cyclomoteurs classe B n'ont plus la possibilité d'emprunter la piste cyclable : ils sont désormais obligés d'emprunter la chaussée.

Lorsque la vitesse est supérieure à 50 km/h, les conducteurs de speedpedelecs et les cyclomoteurs classe B doivent emprunter la chaussée lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable, une partie de la voie publique indiquée par le signal D9 ou une bande latérale.

Ils peuvent toutefois quitter la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par les signaux D9 ou la bande latérale pour changer de direction ou pour dépasser.

9, § 9. Place des conducteurs de motocyclettes sur la chaussée.

L'article 9.3.2 est réécrit pour être plus compréhensible.

Pour les motocyclistes, il est dorénavant clair qu'ils ne peuvent utiliser que la moitié de la largeur du côté droit de la chaussée, également dans une rue à sens unique. L'ancien article 9.3.2. permettait aux motocyclistes de circuler sur toute la largeur d'une chaussée à sens unique mais, comme dans la quasi-totalité des rues à sens unique les cyclistes et speedpedelecs sont admis à circuler à contre-sens, limiter à la moitié de la chaussée est plus indiqué.

La règle qui permet aux motocyclistes de se tenir sur toute la largeur de leur bande de circulation est élargie au cas de la chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation et où il y a un terre-plein central.

L'alinéa 2 de l'ancien article 9.3.2 n'est pas maintenu car jugé superflu. Les règles de prudence, de croisement et de circulation sont suffisamment claires et il va de soi que le motocycliste ne peut, dans un virage, se pencher de manière telle que lui ou son véhicule déborderait sur la partie de la chaussée occupée par les véhicules circulant en sens inverse.

9, § 10. Place des conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

La règle (ancien article 9.1.3.) reste quasi identique.

9, § 11. Place des cavaliers.

La règle concernant la place des cavaliers sur un chemin réservé est modifiée. Les cavaliers peuvent y utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation, et la moitié située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

Art. 10 – Vitesse adaptée.

L'article 10.1 fait référence au nouvel article 7, § 1er et § 2.

L'ancien alinéa 2 de l'article 10.2 est abandonné : l'indication qu'un véhicule à moteur freine est automatiquement communiquée par les « feux-stop ». Pour les cyclistes, l'obligation de faire un geste du bras est peu praticable dans des conditions de sécurité suffisantes. Exercer un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité reste par contre interdit aux cyclistes, en vertu de l'article 10, § 5.

Compte tenu de la philosophie de l'article 10, mais également de l'article 7, le fait que le conducteur d'un véhicule utilisé dans le cadre de l'apprentissage à la conduite (véhicule d'école de conduite ou identifié par la lettre « L ») réalise certaines manœuvres brusques ou inhabituelles (comme caler au démarrage ou rouler plus lentement que la moyenne dans certaines circonstances) ne devrait être qualifié de comportement imprévisible que dans des circonstances exceptionnelles. Le conducteur d'un tel véhicule ne dispose par définition pas encore de toutes les compétences dont bénéficie le titulaire d'un permis de conduire et le signalement de ces véhicules a d'ailleurs pour objectif d'attirer l'attention des autres usagers sur ce fait. Il est donc logique que les autres usagers adaptent leur comportement en conséquence.

Bien que la formulation du texte n'ait pas été adaptée (ancien article 10.3), on ne saurait trop insister sur l'importance de modérer sa vitesse et au besoin, de s'arrêter, lorsqu'on approche d'animaux de trait, de charge ou de monture (dépassement ou croisement). Un conducteur ne peut partir du principe que la personne qui mène ou conduit ces animaux sera toujours en mesure de les maîtriser s'ils sont effrayés par le passage trop rapide ou trop proche d'un véhicule.

L'obligation pour les conducteurs d'approcher les dispositifs surélevés en redoublant de prudence et à allure modérée est supprimée (ancien article 22ter, 1°). Ceci est réglé dans l'article 7, § 1er relatif à l'obligation générale de prudence. Les régions sont compétentes pour déterminer la limitation de vitesse applicable sur ces dispositifs surélevés.

Il est désormais précisé que tout conducteur, en toutes circonstances, et compte tenu de sa vitesse, doit conserver une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le véhicule qui le précède. Sur les voies publiques où la limitation de vitesse dépasse 50 km/h, cette distance correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant une durée d'au moins deux secondes. En effet, la règle des deux secondes est enseignée dans les auto-écoles et ce principe se retrouve également dans les manuels concernant l'apprentissage à la conduite. On la retrouve également dans la directive 2005/54/UE sur la sécurité des tunnels. Par ailleurs, la proposition de la Commission européenne visant à modifier la directive (UE) 2015/413 déposée le 1er mars 2023 envisage l'ajout du non-respect des distances de sécurité parmi les infractions pouvant donner lieu à l'échange de données d'identification des contrevenants étrangers, démontrant par là tout l'intérêt du respect de cette règle pour une meilleure sécurité routière.

Ces deux secondes constituent un minimum. Sur les chaussées mouillées, en cas de précipitations ou en cas d'autres circonstances particulières (par exemple, présence de boue ou d'huile sur la chaussée, de visibilité limitée, etc.), il est recommandé de prendre trois secondes comme point de départ. La règle des deux secondes est donc moins rigide que la règle actuelle qui stipule que certains

conducteurs doivent garder une distance de 50 mètres les uns des autres. Lorsque les conducteurs roulent à 70 km/h, la distance qui les sépare serait à peu près 40 mètres. Dans un trafic dense, la distance intermédiaire sera donc variable, et le fait de la quantifier par des unités de temps est plus réaliste que de le faire via la fixation d'une distance qu'il faudra toujours respecter. Il est plus aisé, en tant que conducteur, d'estimer un délai de deux secondes entre son véhicule et le véhicule qui précède (au moyen de repères visuels, de marquages, etc.) que d'évaluer une distance en termes de mètres.

La règle des deux secondes peut être appliquée comme suit :

- choisissez un point de repère sur la route, par exemple un lampadaire ;
- comptez deux secondes ("vingt et une, vingt-deux, ...") à partir du moment où le véhicule qui vous précède dépasse le lampadaire.
- si vous dépassez le lampadaire au bout de deux secondes, vous roulez à la distance minimale de sécurité. Si vous atteignez le lampadaire avant, vous roulez trop près.

A titre d'exemple, voici à quoi correspond une distance parcourue en 2 secondes en fonction de la vitesse pratiquée :

- 60km/h : 33 m
- 70km/h : 39 m
- 80km/h : 45 m
- 90km/h : 50 m
- 100km/h : 56 m
- 110km/h : 61 m
- 120km/h : 67 m

Pour rappel, la distance d'arrêt (distance de réaction + distance de freinage) d'un véhicule sur route sèche est de 44 m à 70km/h, 64 m à 90km/h et 102 m à 120km/h. La distance de sécurité de 2 secondes doit donc être considérée comme le strict minimum si l'on veut adapter une conduite sûre.

Art. 11 – Priorité.

L'intitulé de l'ancien article 12 (« Obligations de céder le passage »), qui devient le nouvel article 11, est remplacé par le terme « Priorité ».

Cet article reprend l'ensemble des règles de priorité auparavant éparpillées dans divers articles. Il est restructuré comme suit : les règles générales qui s'appliquent à tous les usagers, puis les règles de priorité qui s'appliquent mutuellement entre les usagers de la route et, enfin, celles qui valent pour certaines catégories d'usagers.

11, § 1er – Règle générale en cas de cession de la priorité.

Le comportement prescrit en cas de cession de la priorité (ancien article 12.5) est maintenu, et placé en début d'article. En néerlandais, le terme « verdergaan » est utilisé au lieu de « rijden » car il ne s'agit pas toujours de conducteurs.

La disposition selon laquelle les conducteurs qui accèdent à la voie principale d'une autoroute doivent céder le passage aux conducteurs qui y circulent, est ajoutée. Cela va de pair avec l'adaptation de la définition d'un carrefour, qui dispose que les endroits où les entrées rejoignent la voie principale d'une autoroute sont considérés comme des carrefours.

11, § 2 – Priorité entre les usagers.

Ce paragraphe règle la priorité de droite ; les exceptions à cette règle y sont énumérées.

Dans un souci de simplification et conformément au parti pris de ne pas répéter des règles qui découlent de la signalisation, le texte ne reprend pas la règle selon laquelle le conducteur doit céder la priorité à tout autre conducteur circulant sur la voie publique ou la chaussée qu'il aborde lorsqu'il débouche d'une voie publique ou d'une chaussée pourvue d'un signal B1 (triangle sur pointe) ou d'un signal B5 (stop).

Le nouveau § 2, 2° énonce une nouvelle règle de priorité spécifique au conducteur qui accède à une autoroute : celui-ci doit céder la priorité aux conducteurs qui circulent déjà sur l'autoroute. Le fait d'avoir énoncé cette règle dispense désormais les gestionnaires de voirie de placer un signal B1 à chaque entrée d'autoroute.

L'ancien article 12.3.1, alinéa 1er, dernière partie de phrase n'est pas repris car il n'est pas adéquat de prévoir dans code de la voie publique que le conducteur qui roule dans le sens contraire au sens autorisé, ou qui débouche d'une voie publique dont l'accès est interdit, n'a pas priorité. Ceci ne concerne pas les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs lorsqu'ils sont autorisés par une signalisation routière, à circuler à contresens dans une rue à sens unique et qui bénéficient alors de la priorité de droite lorsqu'ils en sortent.

11, § 3 – Priorité de certaines catégories d'usagers.

Il est primordial de rappeler que l'obligation de céder le passage à un piéton qui traverse sur un passage pour piétons ne s'applique

pas aux conducteurs de véhicules sur rails, et plus spécifiquement de trams. Le piéton doit donc toujours céder la priorité à un tram. Cette obligation est d'autant plus importante que les distances de freinage de ces véhicules sont beaucoup plus élevées que celles des voitures et des véhicules à deux roues, et leur permettent par conséquent beaucoup moins d'anticiper.

A l'approche d'un véhicule prioritaire, les autres usagers doivent dégager la voie et céder la priorité. Cette obligation ne vaut que vis-à-vis des véhicules prioritaires en mission prioritaire, c'est-à-dire qui font simultanément usage des feux bleus clignotants et de la sirène. L'usage des seuls gyrophares bleus ne leur donne pas droit à la priorité sur les autres usagers.

D'autres règles relatives à la priorité sont énumérées dans ce paragraphe, entre autres celles qui s'appliquent lorsqu'en agglomération les autobus quittent leur emplacement, lors de la traversée d'un trottoir ou d'une piste cyclable, …

Dans un certain nombre de cas, les usagers de la route peuvent utiliser une partie de la voie publique qui ne leur est pas spécifiquement destinée, comme par exemple les cyclistes dans une zone piétonne ou bien sur un trottoir sur lequel ils sont autorisés à circuler lorsque le panneau additionnel M45 complète le signal D13. Dans ces cas, les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons. Lorsque les piétons peuvent suivre la piste cyclable, ils doivent à leur tour céder la priorité aux cyclistes (voir article 11 § 3, 7° & 8°).

Le terme « trolleybus » n'est plus utilisé (ce sont des autobus).

Art. 12 – Tirette.

Cet article reprend l'ancien article 12bis. Pour des raisons de sécurité, il est désormais précisé que les indicateurs de direction doivent être utilisés ou qu'un signe avec le bras doit, si possible, être donné lorsqu'il doit être fait usage de la tirette.

Les autres règles relatives à la tirette ne sont pas modifiées. Précisons toutefois qu'à la jonction de la bretelle avec l'autoroute, il n'y a pas de bande de circulation qui disparaît, mais bien une intersection, un carrefour (il s'agit de deux chaussées distinctes). Les conducteurs qui circulent sur la bretelle d'accès doivent donc toujours céder le passage aux conducteurs qui se trouvent déjà sur l'autoroute. La tirette ne s'applique donc pas. Le conducteur circulant sur l'autoroute n'a pas d'obligation de se déporter. Toutefois, l'application de cette règle témoigne d'une conduite courtoise.

Art. 13 – Couloir de secours.

Le contenu de cet article est légèrement modifié (ancien article 9.8). Il est désormais précisé qu'un couloir de secours ne doit être formé que sur les routes à deux bandes de circulation ou plus et que les motocyclettes peuvent utiliser le couloir de secours (voir article 17, § 2, 6°, remontée en cas de files), sauf à l'approche d'un véhicule prioritaire qui fait usage de ses feux bleus et de son avertisseur sonore spécial.

Art. 14 – Manœuvres.

Cet article (ancien article 13) est restructuré. Ce qui est considéré comme des manœuvres y est énuméré.

Le § 1er instaure l'obligation, pour le conducteur qui veut exécuter une manœuvre, de céder la priorité aux autres usagers, même dans les situations où ces autres usagers doivent céder la priorité en vertu d'autres articles.

Plusieurs exemples de manœuvres sont donnés. Le point 4° vise le cas où un conducteur quitte ou s'insère dans le cours normal de la circulation. On vise ici, par exemple, un conducteur qui accède ou qui quitte une place de stationnement, en provenance d'une propriété adjacente. A l'inverse, le fait pour un conducteur de redémarrer après s'être immobilisé pour éviter un accident ou pour ne pas mettre un autre usager en danger, n'est pas considéré comme une manœuvre.

Le point 5° est ajouté : la Cour de cassation a établi lors d'un jugement que le conducteur qui circule sur la bande de circulation la plus à droite et qui s'insère dans la bande de circulation adjacente (en circulation fluide et lente) parce que la bande de droite cesse d'exister, n'est pas tenu de respecter la tirette. Lorsque le trafic est fluide, il n'est bien sûr pas question de tirette. Le fait est que les conducteurs qui passent de la voie de droite à la voie de gauche en raison de la signalisation ont priorité, selon la Cour de cassation. En d'autres termes, ils n'effectuent pas de manœuvre. C'est sur ce point que la nouvelle règle apporte un changement et une plus grande clarté.

Il en va de même dans le cas où la bande de droite fusionne avec la bande de gauche en présence de flèches de rabattement. Dans les deux cas, la Cour de Cassation indique que le conducteur ne fait rien d'autre que de rester le plus près possible du bord droit de la chaussée et que ce n'est pas une manœuvre. Étant donné que ce point de vue de la Cour de Cassation prête à confusion sur le terrain, il est maintenant précisé que s'insérer dans la bande de circulation adjacente, lorsque la bande de circulation suivie prend fin en raison de la signalisation routière, est considéré comme une manœuvre.

Pour clarifier si les règles qui sont d'application sont celles relatives aux manœuvres ou celles prévues par d'autres articles, on précise au § 3 les mouvements qui ne sont pas considérés comme des manœuvres, comme par exemple le dépassement, le croisement, ou le changement de direction.

Le § 3, 2° reprend l'ancien article 12.4, alinéa 3, introduit par un arrêté royal du 14 mai 2002. Bien que cette règle ne confère pas explicitement la priorité au cycliste qui débouche d'une piste cyclable qui se termine en chaussée, les effets seront dans la plupart des cas identiques. Le conducteur circulant sur la chaussée ne peut en effet continuer sa route que s'il est en mesure de le faire

conformément aux règles générales de prudence (article 7) et aux distances latérales minimales (article 37).

Art. 15 – Dégagement des carrefours.

Dans cet article (ancien article 14), le mot « zulks » est remplacé par le mot « dat » dans le texte en néerlandais. Les anciens articles 14.1 et 14.2 sont remplacés par deux alinéas, conformément aux règles de légistique.

Art. 16 – Croisement.

Selon la même logique, la structure de cet article (ancien article 15) est adaptée ; la formulation du § 4 est améliorée.

La règle qui précise que les autres usagers ne peuvent être mis en danger lors du croisement n'est pas reprise car elle est déjà contenue dans le devoir général de prudence repris à l'article 7 et qui s'applique pour chaque règle de circulation.

Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied. Désormais, il en va de même pour la bande latérale et la bande de stationnement, elles peuvent être empruntées dans les mêmes conditions que l'accotement.

Le croisement en mordant sur les pistes cyclables reste interdit.

Art. 17 – Dépassement.

Cet article (ancien article 16) est mieux structuré. La référence au devoir général de prudence, prévu à l'article 7 et qui s'applique à chaque règle de circulation, n'est pas reprise ici.

Pour rappel, « dépasser » n'est pas considéré comme une manœuvre car c'est soumis aux règles particulières reprises dans cet article 17.

Le § 2 énumère les cas de figure qui ne doivent pas être considérés comme des dépassements. La référence à l'article 18, § 1er, 5° (ancien article 17.2.5°) est maintenue. En effet, il est nécessaire d'interdire le dépassement devant un passage pour piétons ou pour cyclistes, notamment lorsque, à l'intérieur des agglomérations, la circulation peut se faire sur plusieurs bandes de circulation conformément aux dispositions de l'article 9, § 2 (dernier alinéa), ou conformément à l'article 9, § 3.

Le § 2, 3° est nouveau : les cyclistes et cyclomotoristes ne sont pas considérés comme effectuant un dépassement lorsqu'ils circulent sur une piste cyclable, sur une partie de la voie publique qui est réservée à ou obligatoire pour certaines catégories d'usagers, ou sur la bande bus, à une vitesse supérieure à celle des véhicules qui circulent sur une autre partie de la voie publique. Cette règle est également valable pour les autres conducteurs qui sont autorisés à circuler sur une partie de la voie publique qui est leur est réservée (comme les cavaliers, ambulances, taxis, cyclomoteurs, vélos …).

Le § 2, 4° est également nouveau et vise les véhicules qui circulent conjointement sur la bande bus. Il s'agit de permettre aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de dépasser les véhicules à l'arrêt ou qui circulent lentement, tout comme c'est le cas pour les bandes de circulation ou les files de véhicules (voir § 2, 5°). La bande bus ne faisant pas partie de la chaussée, cet ajout est nécessaire.

Au § 2, 5°, une nouvelle règle autorise les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à remonter les files de voitures qui sont immobilisés ou qui circulent lentement, aussi entre les bandes de circulation ou files. C'est fort utile lorsque le feu est rouge, pour pouvoir arriver au « sas vélo ». Ceci n'est pas considéré comme un dépassement. Cette possibilité était déjà prévue à l'article 11.1, c), de la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968.

Cette disposition n'autorise toutefois pas les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à circuler entre la rangée de véhicules circulant dans la même direction d'une part et le trafic venant en sens inverse d'autre part.

Au § 2, 6° la vitesse maximale de 50 km/h qui s'applique aux motocyclistes qui sont autorisés à rouler entre deux bandes de circulation, ainsi que la différence de vitesse maximale de 20 km/h entre eux et les véhicules qui se trouvent dans la file, est maintenue pour ce qui concerne les autoroutes. En effet, les limitations de vitesse sur les autres routes relèvent de la compétence régionale. En d'autres mots, c'est aux régions qu'il appartient de déterminer les limitations de vitesse applicables sur les routes qui relèvent de leur compétence.

Suivant la même logique que pour les cyclistes et cyclomotoristes, les motocyclistes ne sont pas autorisés à circuler entre la file de véhicules circulant dans la même direction et le trafic venant en sens inverse.

Au § 5, selon la même logique que pour le croisement, tout conducteur qui effectue un dépassement doit s'écarter autant que de besoin du conducteur à dépasser. Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le dépassement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent. Il peut désormais aussi emprunter la bande de stationnement ou la bande latérale. Le dépassement en mordant sur les pistes cyclables reste interdit.

Dans le § 6, 1°, la formulation est allégée : les chaussées « à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou

plus » sont remplacées par les chaussées « à deux bandes de circulation ou plus dans le sens suivi ».

Le § 6, 2° ne concerne que les chaussées à sens unique, à l'exclusion de celles à sens unique limité. Ainsi, par exemple, lorsque des cyclistes sont autorisés à circuler en sens inverse, le conducteur qui dépasse doit reprendre sa place à droite lorsqu'il peut le faire sans problème.

Art. 18 – Interdiction de dépasser.

La structure et, à certains endroits, la formulation de cet article (ancien article 17) sont adaptées pour une plus grande lisibilité.

Au § 1er, 4° (ancien article 17.2, 4° – interdiction de « tripler »), l'interdiction de dépasser un véhicule qui dépasse lui-même un autre véhicule ne s'appliquait pas lorsqu'il s'agissait d'une bicyclette, d'un cyclomoteur à deux roues ou d'une motocyclette à deux roues. Cette règle avait été introduite avant que ne soit adoptée la règle d'1 mètre au moins entre le cycliste et un véhicule. Or en triplant, il est souvent impossible de respecter cette distance. Comme le dépassement de tout véhicule qui en dépasse un autre est dangereux, il est à présent clairement établi que l'interdiction de dépasser vaut à l'égard de tout conducteur, par exemple aussi aux cyclistes et aux conducteurs qui leur sont assimilés) (sauf naturellement lorsque la chaussée est divisée en trois bandes de circulation ou plus dans le sens de circulation suivi).

Le terme « précipitation » (§ 1er, 7°) doit être compris dans son sens habituel : un ensemble de particules d'eau qui tombent d'un nuage ou d'un groupe de nuages et qui atteignent la surface de la Terre. Les particules d'eau peuvent être solides ou liquides, et cristallines ou amorphes : pluie, grêle, brouillard, grêle granuleuse, pluie verglaçante et neige.

Est reprise dans cet article la règle qui énonce l'interdiction de dépasser dans les zones cyclables, sauf pour les cyclistes (et par conséquent les conducteurs de cycles de maximum 1 mètre de large, qui y sont assimilés) et les conducteurs de speedpedelecs dont l'utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler).

L'interdiction de dépasser lorsque les usagers venant en sens inverse ne peuvent pas être aperçus à une distance suffisante (ancien article 17.1), n'est pas maintenue ici. Ceci est en effet déjà prévu à l'article 17, § 4, 1°, a) qui énonce les règles de dépassement.

La réglementation relative au transport exceptionnel est une compétence régionale. Par conséquent, la disposition selon laquelle les véhicules plus longs et plus lourds ne sont pas autorisés à dépasser les véhicules circulant à plus de 50 km/h en dehors des autoroutes (ancien article 17.3.) est supprimée.

Art. 19 – Changement de direction.

La structure de cet article est revue, dans un souci de clarté : les règles générales sont d'abord énoncées (§ 1er), puis les règles qui s'appliquent en cas de virage à droite (§ 2), puis en cas de virage à gauche (§ 3).

Dans cet article, toutes les références à la mise en danger et au devoir de prudence sont omises puisque ce devoir découle de l'article 7.

Pour rappel, « changer de direction » n'est pas considéré comme une manœuvre : c'est soumis aux règles particulières reprises dans cet article-ci. Il faut spécifier ici que le fait de ranger son véhicule sur le côté gauche ne constitue pas un changement de direction mais bien une manœuvre.

Le terme « conducteur », auquel la priorité doit être donnée lors d'un changement de direction, est remplacé par le terme « usager de la route » car cette règle générale vaut aussi pour les piétons, et pas seulement pour les conducteurs.

Le § 1er reprend les anciens articles 19.1, 19.4 et 19.5. Il faut noter qu'il existe une différence essentielle entre la disposition prévue au § 1er, 1° et celle prévue au § 1er, 2° :

- Dans le premier cas, il s'agit d'un conducteur qui veut changer de direction et doit céder le passage à d'autres usagers de la route qui se trouvent sur une autre partie de la même voie publique qu'il veut quitter et qui vont tout droit. Par exemple, il s'agit d'une voie publique à trois chaussées, où le conducteur qui circule sur la chaussée la plus à droite et qui veut tourner à gauche doit céder le passage aux conducteurs qui circulent sur la chaussée du milieu et qui vont tout droit. Autre exemple, un automobiliste qui tourne à gauche et qui doit céder le passage à des cyclistes circulant sur une piste cyclable à double sens ;

- Le § 1er, 2° concerne les conducteurs qui s'engagent sur la chaussée et qui doivent céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée. Les piétons ont la priorité, qu'il y ait ou non un passage pour piétons. Par contre, lorsque le piéton n'a pas encore entamé la traversée, il n'a pas la priorité.

Les dispositions selon lesquelles l'entrée dans un rond-point est considérée comme un changement de direction vers la droite, au cours duquel les indicateurs de direction ne doivent pas être utilisés, ainsi que la disposition selon laquelle la sortie d'un rond-point est un changement de direction au cours duquel les indicateurs de direction doivent être utilisés, ne sont pas reprises au § 2. Les règles que les conducteurs doivent suivre à l'approche d'un rond-point, dans un rond-point et à la sortie du rond-point figurent en effet à l'article 27.

Dans le cas d'un virage à gauche (§ 3) se pose aussi le problème des conducteurs qui utilisent le feu clignotant à gauche et qui se

déportent à droite avant de virer à gauche, dans les rues étroites par exemple.

Afin de clarifier cette situation et d'éviter que le conducteur ne soit automatiquement déclaré en faute pour ne pas avoir serré à gauche, les termes « pour autant que la disposition des lieux le permette » sont ajoutés. Cela introduit un peu plus de souplesse dans l'interprétation de la règle.

Le § 3, 3° vise la situation où la circulation en sens inverse est autorisée dans une rue à sens unique. Dans ce cas, lorsqu'on tourne à gauche, il faut aussi laisser de la place aux véhicules autorisés en sens inverse (cyclistes ou cyclomoteurs).

Section 4. Règles concernant l'arrêt et le stationnement.

Art. 20 – Règles générales concernant l'arrêt et le stationnement.

Comme indiqué à plusieurs endroits ci-avant, les règles d'arrêt ou de stationnement qui se trouvaient énoncées dans différents articles sont maintenant regroupées dans un seul article (ancien article 23).

Les § 1er à 3 reprennent les règles générales qui s'appliquent à tout véhicule qui se trouve à l'arrêt ou en stationnement.

La règle relative à l'arrêt et au stationnement dans les zones de rencontre (ancien article 22bis, 4°, b)) y est déplacée.

Le § 2, 2° implique que les motocyclettes parquées sur la chaussée seront rangées parallèlement au bord de celle-ci : elles ne peuvent pas être rangées perpendiculairement à la chaussée car cela représente un obstacle invisible la nuit lorsqu'elles ne sont pas entourées de part et d'autre de voitures. En effet, les motocyclettes ne sont pas équipées de catadioptres sur les côtés. Lorsqu'elles sont placées sur un accotement, il n'y a par contre pas d'objection à ce qu'elles soient placées perpendiculairement à la chaussée car l'accotement n'en fait pas partie et les motocyclettes ne font donc en principe pas obstacle à la circulation des autres véhicules.

L'ancien article 23.2, deuxième alinéa, est laissé de côté. Cette disposition n'offrait pas d'utilité pratique étant donné que si des bandes de stationnement sont marquées, cela revient à dire que l'on se trouve derrière le bord fictif de la chaussée et que donc l'obligation de stationner dans le sens de la circulation (ou selon le § 2, 2°) pour les motos n'est de toute façon pas applicable.

Le § 3 prévoit que si des emplacements de stationnement sont marqués, les véhicules doivent être rangés de manière à ne pas dépasser les marquages prévus. Cette disposition ne fait pas obstacle à ce que plusieurs véhicules, comme des motocyclettes, soient rangés dans un même emplacement.

Il n'est pas interdit de stationner en dehors des cases (par exemple de l'autre côté de la chaussée) si cette possibilité existe, sauf dans les parkings et sur les places. En effet, le but des cases est d'organiser l'espace. Quand il y a des emplacements marqués et qu'il n'y a pas d'interdiction de stationner ailleurs (par des marquages, des signaux, des règles générales de stationnement, ...), les conducteurs de véhicules ne sont pas obligés d'occuper les emplacements marqués.

Le § 4 porte sur les règles de stationnement qui s'appliquent aux cycles, aux cyclomoteurs et aux engins de déplacement. Le texte prévoit désormais qu'une bande praticable d'au moins 1,50 mètre de largeur doit être laissée à leur disposition sur ce trottoir ou cet accotement : ceci remplace de manière plus concrète l'impératif de « ne pas gêner ou rendre dangereuse la circulation des autres usagers ». Il est en outre désormais précisé ce qu'il convient de faire si cette distance de 1,50 mètres ne pouvait être respectée, ou s'il s'agit de cycles ou de cyclomoteurs de plus d'1 mètre de large : il faudra alors suivre les mêmes règles que pour les voitures notamment, selon ce que prévoient les §§ 1er à 3.

Le stationnement des engins de déplacement, des bicyclettes ou des cyclomoteurs sur les trottoirs peut être interdit au moyen d'une signalisation adaptée (panneau E1 + panneau additionnel avec le symbole du véhicule concerné). Le stationnement de ces véhicules peut également être autorisé ou réservé sur la chaussée, également au moyen d'une signalisation ou d'un marquage appropriés (voir l'article 77, § 5).

Le dernier alinéa du § 4 règle le stationnement des engins de déplacement utilisés par les personnes à mobilité réduite. Dans l'AR du 1/12/1975, cela se limitait aux engins de déplacement destinés à ces personnes. L'intérêt est qu'une personne à mobilité réduite utilisant un engin de déplacement doit pouvoir le laisser à proximité de sa destination.

Enfin, il est clairement établi au § 5 que les motocyclettes ne peuvent être rangées sur les trottoirs et sur les accotements en saillie qu'à condition de laisser une bande praticable d'au moins 1,50 m pour la circulation des piétons.

Le stationnement des motocyclettes sur les trottoirs peut être interdit au moyen d'une signalisation appropriée (signal E1 + panneau additionnel M20). Le stationnement des motocyclettes peut être autorisé ou réservé hors de la chaussée, également par une signalisation ou un marquage appropriés (voir l'article 77, § 5).

Art. 21 – Interdiction d'arrêt et de stationnement.

A l'article 21 (ancien article 24), les éléments de l'énumération sont présentés de manière plus cohérente : les interdictions qui s'appliquent « sur la chaussée et en dehors », celles qui s'appliquent uniquement « sur la chaussée », puis celles qui s'appliquent uniquement « hors chaussée ».

21, 1° : sur la chaussée et en dehors.

Toutes les interdictions relatives à l'arrêt et au stationnement, auparavant reprises dans différents articles (tel que celui relatif aux autoroutes), sont regroupées dans cet article.

1. b) L'interdiction de s'arrêter (auparavant uniquement de stationner) s'applique également aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé.
2. d) Il est expliqué plus clairement qu'une interdiction de l'arrêt et du stationnement à moins de 5 mètres s'applique de part et d'autre des endroits où les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable (l'ancien article 24, 2° mentionnait « à moins de 5 mètres de l'endroit où … »). Outre la piste cyclable, les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9 ou D11 ainsi que la bande latérale sont également mentionnées.
3. e) Sur la chaussée et en dehors, l'interdiction de stationnement devient une interdiction d'arrêt et de stationnement aux endroits où les piétons, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle. On y précise désormais que l'interdiction porte à 1,5 mètre devant et derrière l'obstacle.
4. f) « A moins de 20 mètres des signaux lumineux de circulation et des signaux routiers » : les anciens points 8°, 9° et 10° qui sont maintenant fusionnés, faisaient une distinction inutile entre les signaux lumineux placés aux carrefours et ceux placés en dehors des carrefours.
5. g) Interdiction aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale : cette interdiction peut être élargie ou clarifiée par le marquage d'une ligne jaune continue aux endroits où il est difficile de déterminer les 5 mètres.

Cette règle ne s'applique pas dans le carrefour pour ne pas risquer d'inclure dans l'interdiction des endroits où le stationnement est actuellement autorisé, compte tenu de la taille du carrefour. Ainsi, le stationnement (et l'arrêt) ne sont pas interdits dans un carrefour en « T », aux endroits où ne débouche aucune rue. Dans ce cas, il n'est en effet pas question de bord le plus rapproché de la chaussée transversale (il n'y a pas de chaussée transversale).

21. i) L'interdiction de l'arrêt et du stationnement vaut aussi sur les autoroutes et routes pour automobiles : il s'agit de l'ancien article 21.4, 4°, mais la référence aux aires de stationnement indiquées par le signal E9 est supprimée. Cette disposition est à présent reprise à l'article relatif à l'interdiction d'arrêt et de stationnement.
22. j) Sur un emplacement pour personnes en situation de handicap, l'interdiction de stationnement devient une interdiction d'arrêt et de stationnement, pour garantir la disponibilité de la place.
23. k) L'énumération n'est pas limitative car la règle qui interdit l'arrêt et le stationnement « à tout autre endroit où cela constitue manifestement une gêne ou un danger pour les autres usagers » est maintenue.

21, 2° : sur la chaussée.

Au 21, 2°, a) on ne mentionne plus les passages inférieurs.

NB : l'article 73, § 1er, 2°, précise que lorsque le bord réel de la chaussée est marqué par la ligne jaune continue prévue à cet article, l'interdiction d'arrêt et de stationnement s'applique également sur la chaussée. Le stationnement peut donc être interdit sur une chaussée le long d'une ligne jaune discontinue, et tant l'arrêt que le stationnement peuvent être interdits par une ligne continue jaune.

21, 3° : hors chaussée.

Hors chaussée, l'interdiction est étendue aux bandes bus (car même à l'arrêt, les véhicules y causent des embarras). D'autres parties de la voie publique sont aussi reprises, pour compléter cette liste : les nouvelles pistes cyclables non obligatoires, les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9, D11, D13 ou D15 et les dalles podotactiles.

Une nouvelle disposition interdit l'arrêt et le stationnement sur les dalles podotactiles. En effet, ces dalles servent à guider les personnes malvoyantes, par exemple vers un passage pour piétons. Si un véhicule (par exemple un cycle ou un engin de déplacement) s'arrête ou se gare sur ces dalles podotactiles, il y a un risque que les personnes aveugles ou malvoyantes soient désorientées et soient mises en danger (voir article 21, 3°, f).

Art. 22 – Interdiction de stationnement.

Tout comme à l'article précédent, les éléments de l'énumération sont présentés de manière plus cohérente : les interdictions qui s'appliquent « sur la chaussée et en dehors », celles qui s'appliquent uniquement « sur la chaussée », puis celles qui s'appliquent uniquement « hors chaussée ». Il s'agit de l'ancien article 24.

Ne sont plus reprises ici les interdictions de stationnement qui sont étendues à l'arrêt et au stationnement (voir article 21, 1°, b) e) et j)).

22, 1° : sur la chaussée et en dehors.

1. b) L'interdiction du stationnement à 15 mètres de part et d'autre d'un arrêt de bus ou de tram (le trolleybus, devenu obsolète, n'est plus mentionné) est complétée pour qu'en présence d'une avancée de trottoir, l'interdiction puisse aussi porter sur toute la longueur de l'avancée.
2. c) Dans la disposition relative à l'interdiction du stationnement devant les accès carrossables des propriétés, le mot « plaque

d'immatriculation » est utilisé à la place de « signe d'immatriculation » car c'est plus compréhensible.

3. f) L'interdiction de stationnement dans les zones de rencontres, qui figurait à l'ancien article 22bis, 4°, a) est reprise ici. Le stationnement peut être autorisé dans une zone de rencontre à l'aide d'une signalisation routière ainsi qu'aux endroits prévus à l'article 77, § 5, par des marquages routiers, un revêtement d'une autre couleur sur lequel la lettre P est reproduite.

22, 2° : sur la chaussée.

Il n'y a pas de modification de fond. On y reprend l'interdiction relative aux zones piétonnes, qui figurait à l'ancien article 22sexies2.

NB : l'arrêt et le stationnement peuvent aussi être interdits par des signaux routiers et des marquages. Ainsi, l'arrêt et le stationnement sont interdits sur une zone d'évitement (il est également interdit de rouler sur ces marquages), le long d'une ligne jaune continue tracée sur le bord réel de la chaussée et sur un marquage en damier. Il est interdit de stationner sur un marquage en zig-zag et le long d'une ligne jaune discontinue tracée sur le bord réel de la chaussée.

Section 5. – Règles de comportement sur des parties de voies publiques particulières.

Art. 23 – Voies ferrées et passages à niveau.

L'obligation de redoubler de prudence qui était prévue à cet article (ancien article 20) est omise selon la logique de l'article 7, dont les règles générales s'appliquent dans tous les cas. La structure et la formulation sont également adaptées pour des raisons de lisibilité.

Art. 24 – Autoroutes.

La limitation de vitesse à 120 km/h sur autoroutes est déplacée dans cet article (ancien article 11). Une vitesse minimale de 70 km/h est également maintenue afin de limiter les écarts de vitesse. Bien entendu, il faut toujours adapter sa vitesse en fonction des circonstances (travaux, files, visibilité…). Les limitations de vitesse sur autoroute sont les seules qui subsistent concernant l'autorité fédérale.

L'ancien article 21.2 est scindé en deux alinéas distincts : le premier concerne les autocars, dont la vitesse est limitée à 90 km/h, et le second ceux dont la vitesse est limitée à 100 km/h.

L'ancien article 21.4, 4° prévoyait une interdiction de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les autoroutes, « sauf sur les aires de stationnement indiquées par le signal E9a ». Cette disposition est à présent reprise dans l'article relatif aux interdictions d'arrêt et de stationnement (article 21, 1°, i)).

La formulation de l'ancien article 21.3 relatif à la place sur les autoroutes des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, est adaptée. Au lieu de faire référence à « l'une des deux bandes de circulation située à droite de la chaussée », il est désormais précisé que ces véhicules ne peuvent pas circuler sur la bande de circulation située le plus à gauche. Cela permet d'éviter les discussions sur le nombre de bandes de circulation dont il faut tenir compte lorsqu'il y a une bande de circulation réservée aux heures de pointe. C'est également plus facile à comprendre.

La référence aux signaux F13 et F15 n'est en outre pas reprise car il s'agit d'une répétition du principe, repris à l'article 6, selon lequel les signaux prévalent sur la règle.

L'ancien article 48bis.1 est repris au § 6 de cet article. Il porte sur l'obligation d'emprunter les autoroutes pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses qui ressortent de la compétence fédérale (marchandises explosibles, radioactives ou animales qui présentent un danger pour la population).

Les autorisations qui figuraient à l'ancien article 21 (21.6, 5°, 21.7. et 21.8) relèvent de la compétence des régions et ne sont donc pas reprises ici.

Art. 25 – Routes pour automobiles.

La structure de cet article (ancien article 22) est adaptée de la même façon pour les autoroutes.

Art. 26 – Zones de rencontre.

L'ancien article 22bis (circulation dans les zones résidentielles et de rencontre) devient l'article 26. Les termes « zone résidentielle » ou « zone de rencontre » peuvent être utilisés indifféremment car ils ont le même sens. Dans un souci de simplification et d'uniformisation, seul le terme « zone de rencontre » est retenu.

Jouer y est autorisé et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger est une règle générale de prudence, qui figure à l'article 7 et n'est donc pas reprise ici.

Les règles relatives à la place des usagers sont reprises à l'article 9. Celles de l'ancien article 22bis 4° a) et b) sont reprises respectivement à l'article 22 et à l'article 20. Le stationnement est interdit dans une zone de rencontre, mais il peut être autorisé au moyen d'un signal routier (E9) ou des marques routières blanches, des marques en « T » ou en coin, ou d'un revêtement d'une autre

couleur sur lequel la lettre P est reproduite, conformément à l'article 77, § 5.

A noter également que les signaux F12a et F12b sont convertis en signaux à réglementation particulière (R5 et R7).

Art. 27 – Ronds-points.

Il s'agit d'un nouvel article, entièrement dédié à la circulation dans les ronds-points.

Les ronds-points constituent en effet un type d'aménagement particulier. S'ils ont remplacé avantageusement de nombreux carrefours avec ou sans feux, en offrant une meilleure fluidité du trafic et, dans certains cas, une meilleure sécurité, il n'en reste pas moins qu'ils posent des problèmes de circulation tout à fait spécifiques, qui doivent, dans la mesure du possible, être résolus par des règles claires et adaptées.

Ils constituent notamment une source d'insécurité pour les usagers à deux roues, spécialement les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, et ils ne joueront leur rôle qu'en étant correctement utilisés par tous les usagers. Ainsi, le supplément de capacité qu'y offrent des bandes de circulation supplémentaires ne fournira pas l'effet escompté si elles ne sont pas empruntées par les usagers en fonction de leur destination, ou s'ils n'utilisent pas leurs indicateurs de direction avant de quitter le rond-point.

Les ronds-points comportant deux bandes de circulation à la sortie sont également problématiques dans le sens où ils encouragent un comportement (sortir à deux de front) qui est contraire aux règles habituelles de changement de direction.

Il faut aussi prendre en compte le caractère parfois complexe des manœuvres à effectuer dans un rond-point, particularité qui peut pousser certains usagers à ne pas utiliser les bandes de circulation qu'ils devraient en principe utiliser compte tenu de leur destination. On pense par exemple au problème de l'angle mort qui se pose dès qu'il faut changer de bande de circulation à l'intérieur de l'anneau, ou à la nécessité de pouvoir anticiper les manœuvres et la vitesse des usagers qui y circulent au moment où il faut accéder au rond-point ou bien en sortir.

Les ronds-points ne doivent pas être considérés comme un carrefour. Si tel était le cas, les règles de priorité générales s'appliqueraient. Or ce n 'est pas le cas, pour des raisons liées à la fluidité de la circulation et à la sécurité. Les ronds-points ont un régime qui leur est propre : les nouvelles règles visent à imposer des comportements spécifiques aux conducteurs lorsqu'ils circulent dans un rond-point.

Une distinction est faite entre les ronds-points sans signalisation et les autres, plus grands et parfois plus complexes aussi (par exemple les « ronds-points turbos »).

Le rond-point sans bandes de circulation.

Alors que les petits ronds-points ne poseront pas de problème particulier, dans la mesure où ils ne comporteront qu'une chaussée sans bandes de circulation, il en va autrement pour les ronds-points de grande taille dans lesquels les zones de conflit entre usagers seront plus nombreuses.

Au § 2, le principe selon lequel le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée, est maintenu pour les ronds-points non divisés en bandes de circulation. Cette règle vise essentiellement à éviter que les conducteurs de deux-roues ne soient victimes de l'angle mort des voitures et camions et se calque sur les recommandations internationales. L'objectif est ici de leur assurer la plus grande visibilité possible.

A l'approche du rond-point, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs ne sont pas tenus de rouler le plus près possible du bord droit de la chaussée.

Dans l'anneau, ils peuvent choisir leur place et ne sont pas obligés de serrer le plus à droite.

Le rond-point avec deux bandes de circulation (ou plus).

Le rond-point classique est un rond-point avec deux bandes de circulation en entrée, en sortie et dans l'anneau.

A l'approche du rond-point, le comportement le plus approprié car le moins dangereux et le plus favorable à la mobilité, est le suivant : si le conducteur veut emprunter la première sortie vers la droite, il est obligé de s'approcher en serrant à droite.

Ce qu'il faut éviter car cela peut être dangereux, ce sont les rabattements des autres conducteurs qui sortent à la seconde sortie alors que des autres conducteurs poursuivent leur chemin dans l'anneau en serrant à droite.

Dans l'anneau du rond-point, les règles générales de circulation qui sont définies dans d'autres articles (dont les changements de direction, article 19) s'appliquent. Par conséquent, le conducteur qui veut changer de bande de circulation ne peut le faire qu'en cédant la priorité aux conducteurs qui circulent sur la bande sur laquelle il va s'engager. De même, il doit au préalable se déporter sur la bande située le plus à droite avant de tourner à droite pour sortir du rond-point.

Lorsqu'à l'approche d'un rond-point il y a plus d'une bande de circulation, la bande la plus à gauche peut donc être utilisée, mais à condition de ne pas quitter le rond-point à la première sortie.

Dans l'anneau, les conducteurs peuvent choisir leur place et ne sont pas obligés de serrer le plus à droite.

En l'absence d'aménagements spécifiques, il est conseillé aux cyclistes et cyclomotoristes de se placer aux 2/3 de la bande de circulation extérieure.

Articles 28 à 31.

Ces quatre articles sont restructurés de manière similaire :

- les catégories d'usagers qui y ont accès ;

- le fait que les jeux y soient autorisés (sauf rue scolaire) et l'interdiction pour les piétons et les personnes qui jouent d'y entraver la circulation sans nécessité ;

- les règles de priorité qui s'y appliquent.

Les véhicules prioritaires ne sont plus mentionnés dans ces quatre articles car leur accès y est prévu à l'article 32, § 4.

Art. 28 – Chemins réservés.

Les articles 22quinquies (circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs) et 22octies (circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs) sont fusionnés en un seul article intitulé « chemins réservés ». Ceci est plus clair, notamment pour l'accès à ces chemins réservés, qui dans les deux articles précédemment en vigueur, prêtait à confusion dans le chef des usagers.

Le chemin réservé est indiqué par les signaux R9 et R11 (anciens signaux F99 et F101), de la catégorie des signaux à réglementation particulière (article 70).

Plusieurs adaptations sont apportées aux véhicules qui, outre les catégories d'usagers reproduites sur le signal R9, y ont accès :

lorsque le symbole de la bicyclette figure sur le signal R9, y ont accès non seulement les bicyclettes, mais aussi l'ensemble des conducteurs de cycles définis à l'article 2. L'ancien article 22quinquies ciblait uniquement les cyclistes ;

- les conducteurs de bétail y ont désormais accès ;
- les véhicules affectés au ramassage des immondices y ont désormais accès sans avoir besoin d'un laissez-passer ;
- y sont ajoutés les véhicules destinés à effectuer des travaux sur ce chemin ainsi que ceux employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner les soins à une personne qui s'y trouve ;
- les conducteurs de véhicules attelés y ont accès lorsque le symbole, non plus d'un tracteur agricole (ancien article 22octies.1, c)), mais bien d'un véhicule attelé est repris sur le signal R9 (nouveau symbole P19 à l'annexe 1).
- l'ancien article 22quinquies ne permettait aux véhicules des riverains et de leurs fournisseurs d'emprunter ces chemins réservés que s'ils disposaient d'une autorisation, tandis que l'ancien article 22octies ne le permettait pas du tout. Cette interdiction demeure, avec toutefois deux possibilités d'y déroger : soit de manière individuelle via le laissez-passer, soit si le nouveau symbole P34 (annexe 1) est repris sur le signal R9 ;

Les détenteurs d'un laissez-passer peuvent également y circuler. Auparavant cette possibilité n'était prévue que via une « autorisation délivrée par les gestionnaires desdits chemins » dans le cadre de l'article 22quinquies, ce qui en pratique posait problème. Il n'est cependant plus précisé qui délivre le laissez-passer, cette modalité pouvant être déterminée dans le règlement complémentaire qui met la mesure en œuvre. Les termes « aux conditions qu'il détermine » sont également abandonnés.

Des conditions de placement du laissez-passer sont expressément prévues (sur la face interne du pare-brise) pour que les autres usagers et les personnes qui contrôlent puissent aisément en prendre connaissance.

Jouer y est autorisé et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

La référence au principe général de prudence est aussi omise ici, et reprise à l'article 7.

Art. 29 – Zones piétonnes.

L'ancien article 22sexies (circulation dans les zones piétonnes) devient l'article 29. La zone piétonne est indiquée au moyen des signaux R14 et R15 de la catégorie des signaux à réglementation particulière.

On ne précise plus que l'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons : cela va de soi. La zone piétonne n'est par ailleurs plus définie à l'article 2.

Les catégories de véhicules qui y ont accès sont quelque peu remaniées :

Selon l'ancien article 22sexies, les cyclistes n'y avaient accès que lorsque la signalisation le permettait. La logique est désormais inversée : ils y ont d'emblée accès, à moins que la signalisation ne l'interdise. Cet accès est en outre étendu à l'ensemble des conducteurs de cycles (et non aux seuls cyclistes), ainsi qu'aux conducteurs de speedpedelecs.

Lorsque les piétons sont trop nombreux, ce sont donc bien ces différentes catégories de conducteurs qui doivent descendre de leur bicyclette, cycle ou speedpedelec.

L'accès peut leur être refusé, de manière générale ou à certaines heures, au moyen de signaux routiers.

Une nouvelle catégorie de « véhicules destinés à effectuer des travaux dans la zone piétonne » y est par contre ajoutée.

Même s'il ne sont plus mentionnés dans cet article, les taxis peuvent toujours être admis au moyen d'un panneau additionnel. Les gestionnaires de voirie peuvent également autoriser d'autres catégories d'usagers de la route ou prévoir certaines plages horaires pour la livraison des marchandises et ce, via un panneau additionnel.

Les catégories de véhicules qui doivent, pour y circuler, obtenir un laissez-passer ne sont plus énumérées. C'est au gestionnaire de voirie qu'il appartient de déterminer ces catégories. Les conducteurs de véhicules dont le garage est situé à l'intérieur de la zone piétonne et qui n'est accessible qu'en traversant la zone, doivent désormais obtenir un laissez-passer. Il en va de même pour les trains miniatures touristiques, les trains de véhicules composés d'un véhicule tracteur et d'un chariot bâché insérés par la loi du 6 juin 2023, et les véhicules attelés. Les cycles-taxis pourront y circuler sans laissez-passer.

Il n'est plus fait référence à l'allure du pas : les régions pourront, le cas échéant, préciser cela. Les jeux y restent autorisés et le stationnement interdit, tout en précisant que les piétons et personnes qui jouent ne peuvent entraver la circulation des autres usagers de manière délibérée, sachant toutefois qu'on est bien dans la logique d'une zone pour les piétons, où certains autres usagers sont tolérés.

L'interdiction de stationnement dans les zones piétonnes est reprise à l'article 22, 2°, g).

Jouer y est autorisé et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Enfin, la référence au devoir général de prudence de « ne pas mettre en danger », est supprimée ici aussi.

Art. 30 – Rues réservées au jeu.

L'ancien article 22septies (Circulation dans les rues réservées au jeu) devient l'article 30. De manière temporaire et à certaines heures, une rue peut être fermée à la circulation habituelle et réservé au jeu. La rue réservée au jeu est désormais signalée au moyen du nouveau panneau additionnel M63, qui complète le signal C3.

Plusieurs nouvelles catégories d'usagers y ont désormais accès :

- les conducteurs de speedpedelecs ;
- les véhicules affectés au ramassage des immondices ;
- les véhicules destinés à y effectuer des travaux ;
- les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner des soins à une personne qui s'y trouve ;
- les détenteurs d'un laissez-passer.

Les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger est une règle générale de prudence, qui figure à l'article 7 et n'est donc pas reprise ici.

Art. 31 – Rue scolaires.

L'ancien article 22undecies (Circulation dans les rues scolaires) devient l'article 31. La rue scolaire est désormais signalée au moyen du panneau additionnel M65, qui complète le signal C3.

Les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner des soins à une personne qui s'y trouve y ont à présent accès.

Par analogie avec l'article 30 sur les rues réservées aux jeu, le terme « autorisation » est remplacé par « laissez-passer ».

Des conditions de placement du laissez-passer sont prévues expressément (sur la face interne du pare-brise) pour que les autres usagers et les personnes qui contrôlent puissent aisément en prendre connaissance.

Les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la

priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger est une règle générale de prudence, qui figure à l'article 7 et n'est donc pas reprise ici.

Section 6. – Règles de comportement de différents usagers et comportement à leur égard.

Art. 32 – Véhicules prioritaires.

L'ancien article 37 est réécrit et restructuré de manière plus claire.

La définition du véhicule prioritaire est déplacée parmi les définitions à l'article 2.

Lors de l'exécution de missions prioritaires, le véhicule prioritaire doit faire usage des feux bleus clignotants et peut (mais ne doit pas) faire usage de l'avertisseur sonore. Par contre, pour franchir un feu rouge (§ 2) il doit être en mission prioritaire, et donc faire usage des feux bleus clignotants, mais aussi obligatoirement de l'avertisseur sonore spécial.

Les dérogations aux différents articles, qui étaient énumérées à l'ancien l'article 59.13, sont déplacées au § 1er, 3°.

La distinction entre la catégorie de conducteurs de véhicules prioritaires qui n'ont pas à respecter les règles du Code de la voie publique (ancien article 37.5.) et les autres conducteurs de véhicules prioritaires avec une autorité limitée, est supprimée. Les mêmes règles s'appliquent désormais à tous les conducteurs de véhicules prioritaires en mission prioritaire utilisant des feux bleus clignotants (les véhicules pouvant être équipés de feux bleus sont précisés dans le règlement technique).

La logique est dorénavant que tous les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission prioritaire ne doivent pas respecter les dispositions du code de la voie publique (ce qui ne signifie évidemment pas que le code de la voie publique doit être ignoré), à l'exception de certaines règles, qui s'imposent toujours à eux :

- injonctions des agents qualifiés (article 4) ;
- utilisation d'appareils électroniques durant la conduite (article 8, § 5) ;
- interdiction de dépasser en cas de visibilité insuffisante (article 17, § 4, 1°) ;
- interdiction de s'arrêter ou de stationner sur les passages à niveau (article 21.1°, a)) ;
- interdiction de circuler sur les voies ferrées et passages à niveau (article 23) ;
- obligations spécifiques aux véhicules prioritaires (article 32) ;
- port de la ceinture de sécurité (article 42) ;
- usage des casques et équipements de protection (article 43).

Au moment de finaliser le présent projet, une modification du Code de la route (nouvel art. 37.6) était en cours de préparation en vue d'étendre cette dérogation aux véhicules utilisés dans le cadre des missions policières de sécurisation ou de protection mobile de biens ou de personnes et ce, indépendamment du caractère urgent ou non de la mission. Cette modification, si elle est entretemps adoptée, devra dès lors être insérée dans le présent code après sa publication.

Ils bénéficient aussi de certains accès particuliers (aux zones piétonnes, chemins réservés, rues réservées au jeu, rues scolaires), à condition que la nature de la mission le justifie. Les véhicules prioritaires sont également autorisés sur les routes dont l'accès est limité à la circulation locale.

Au moment de finaliser le présent projet de Code de la voie publique, des travaux étaient encore en cours en ce qui concerne l'usage de la sirène. En effet, l'usage de la sirène représente, surtout en milieu urbain, une pollution sonore préjudiciable à la qualité de vie et à la santé des habitants. La question fait encore l'objet de discussions avec les parties prenantes afin de pouvoir proposer, pour l'avenir, des règles d'utilisation de l'avertisseur sonore spécial qui combineront au mieux les impératifs de sécurité routière avec la santé et la qualité de vie, en ville ou ailleurs.

Art. 33 – Traversée des piétons.

Cet article reprend les règles relatives à la traversée des piétons (ancien article 42), les règles relatives à la place sur la voie publique (ancien 42.1.) ayant été déplacées dans l'article 9, § 1er.

L'ancien article 42.2.1. n'est pas repris : la nouvelle définition du piéton englobe désormais les personnes qui conduisent à la main un véhicule d'une largeur maximale d'un mètre.

Au § 1er, la règle générale relative à la traversée de la chaussée (ancien article 42.4.1) englobe désormais la traversée de la piste cyclable, de la bande latérale et de la bande bus. L'interdiction de rester immobile était prévue dans l'ancien article 42.4.1, alinéa 1er. Elle est à présent quelque peu reformulée et incluse dans le § 1er, 3° comme une interdiction de flâner ou de rester immobile lors de la traversée. Bien entendu, le devoir de prudence énoncé à l'article 7 implique également qu'un usager de la route (donc aussi un piéton) ne cause pas de nuisance aux autres usagers.

Par souci de précision, le terme « environ » est omis de la condition des 20 mètres prévue au § 1er, 1°.

Dans le 2°, on ajoute qu'« en l'absence d'un passage pour piétons », il faut traverser la chaussée perpendiculairement à son axe : en effet, il y a des passages pour piétons qui ne sont pas perpendiculaires à la chaussée.

La règle selon laquelle un tram a priorité sur les piétons se trouve déjà inscrite à l'article 11, § 3, 1° (priorité) qui règle la priorité vis-à-vis des véhicules sur rails. Ce n'est que s'ils y sont autorisés par un feu de signalisation que les piétons ont la priorité sur un tram qui approche. La prudence reste toutefois toujours de mise, la distance de freinage d'un tram étant de loin supérieure à celle d'une voiture.

Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation avec la silhouette du piéton entourée de flèches (vert intégral piétons), les piétons peuvent désormais traverser la chaussée en diagonale.

Art. 34 – Comportement à l'égard des piétons.

Cet article reprend une partie de l'ancien article 40.

Le § 1er précise que le conducteur ne peut pas s'engager sur un passage pour piétons ou un trottoir s'il risque d'y être immobilisé. On y prévoit en fait le cas du trottoir traversant. Il ne faut donc pas en déduire que les conducteurs sont autorisés à rouler sur le trottoir. Il s'agit plutôt de « traverser le trottoir », conformément à l'article 11, § 3, 4°.

La règle prévue au § 2 (ancien 40.7.) est élargie et ne concerne plus seulement la circulation des piétons sur la chaussée. Même lorsque les piétons ne circulent pas sur la chaussée, comme par exemple lorsqu'ils circulent sur un trottoir étroit, on estime (§ 2) que la distance latérale que le conducteur doit respecter avec ceux-ci est d'1 mètre au moins, que ce soit en cas de dépassement ou de croisement. Si cette distance ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir. Il doit s'agir d'un ralentissement notable compte tenu qu'un piéton peut avoir un comportement – à juste titre ou pas – qui peut surprendre le conducteur.

En dehors des agglomérations, cette distance est d'au moins 1, 5 mètre.

Les références à l'obligation de ne pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur le trottoir, un accotement, une partie de voie publique réservée, etc. (ancien 40.1.) ne sont pas reprises car il s'agit d'une obligation générale de prudence résultant de l'article 7. Ces précisions sont donc superflues.

Il en est de même pour le comportement de prudence vis-à-vis de toute une série d'usagers vulnérables qui étaient énumérés (enfants, personnes en situation de handicap,…) et de l'obligation de modérer sa vitesse (ancien 40.2.). Cela concerne toutes sortes d'énumérations qui alourdissaient l'article et ne faisaient que répéter une obligation générale de prudence déjà inscrite à un autre article. La philosophie de l'article 10 et de l'article 7 est que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs, par exemple, modèrent leur vitesse aux arrêts de bus (même s'il n'y a pas de bus). Il s'agit d'éviter les conflits avec les passagers qui attendent dans les endroits où la piste cyclable et le quai sont à la même hauteur ou lorsqu'il n'y a pas de quai, ou seulement un quai étroit. La prudence s'applique également dans le sens inverse : le piéton qui se tient sur la piste cyclable en attendant le bus doit libérer le passage lorsqu'un cycliste s'approche et ne pas gêner inutilement sa circulation. Ceci illustre une fois de plus que la sécurité sur les voies publiques présuppose une interaction positive entre les différents usagers de la route.

La disposition 40.4.2 qui imposait aux conducteurs de ralentir à l'approche d'un passage pour piétons est aussi omise, la priorité des piétons à leur égard sur ces passages étant fermement établie à l'article 11, § 3, 5°. L'obligation éventuelle de ralentir à l'approche d'un passage pour piétons découle de l'article 7, § 2.

Art. 35 – Comportement des conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs.

Cet article reprend une partie de l'ancien article 43. Il est légèrement restructuré, et élargi à l'ensemble des conducteurs de cycles, et non aux seuls cyclistes.

En dehors des agglomérations et lorsqu'ils sont autorisés à circuler sur la bande bus, les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs, dont l'utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler), peuvent circuler à deux de front sauf à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Le § 2, deuxième alinéa, est spécifique à la circulation des cyclistes et des speedpedelecs sur les bandes bus. Les conducteurs doivent rester autant que possible à droite sur la chaussée, alors que ce n'est pas le cas sur une bande bus car elle ne fait pas partie de la chaussée. C'est pour cette raison qu'il est spécifié que les cyclistes et conducteurs de speedpedelecs, dont l'utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler), doivent s'y tenir le plus à droite possible à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

La disposition selon laquelle les cyclistes doivent rouler l'un après l'autre lorsqu'une remorque est attelée à un vélo est abrogée (ancien article 43.2, troisième alinéa). Après tout, il n'est pas logique que, par exemple, des vélos cargos, qui sont plus longs qu'un vélo ordinaire, soient autorisés à rouler à deux de front, alors que ce ne serait pas permis pour des vélos avec remorque.

Lorsque les conducteurs de cyclomoteurs de classe A ou B sont autorisés à circuler sur les bandes bus, ils doivent toujours circuler l'un derrière l'autre et se tenir le plus à droite possible. Cette précision est nécessaire pour éviter qu'ils ne roulent les uns derrière les autres au milieu de la bande bus.

Enfin, aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation avec la silhouette d'une bicyclette entourée de flèches, un nouveau § 5 prévoit que les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent traverser la chaussée en diagonale. Une disposition similaire est prévue à l'article 33, § 3 pour les piétons.

Art. 36 – Véhicules attelés – animaux.

Cet article contient aussi bien les règles relatives aux véhicules attelés que celles relatives aux animaux. Il s'agit de la fusion des anciens articles 53 et 55.

La formulation est adaptée et simplifiée. En néerlandais, le mot « nevens » est remplacé par « naast » et les mots « het leidsel of tuig moet zodanig ingericht zijn » par « het leidsel of tuig moet de menner in staat stellen ».

La disposition de l'ancien article 8.5, qui interdit au conducteur de quitter les animaux sans avoir pris toutes les précautions nécessaires, est reprise dans cet article. Ainsi, toutes les dispositions qui concernent les animaux sont regroupées ici.

Partant du principe qu'un cavalier occupe une largeur supérieure à celle d'un cycliste, il est décidé que les cavaliers ne peuvent plus circuler à deux de front que dans les cas pour lesquels cela est permis pour les cyclistes, à savoir en agglomération, sauf si le croisement n'est pas possible, et hors agglomération, pour autant qu'aucun véhicule n'approche de l'arrière (§ 6).

Art. 37 – Comportement à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et des cavaliers.

Cet article reprend l'ancien article 40ter. Il est élargi aux cavaliers.

Comme pour le piéton, la distance latérale de sécurité à respecter avec un cycliste, un conducteur de cyclomoteur à deux roues et un cavalier (ce qui est nouveau) est d'1 mètre. Cette distance doit également être maintenue en cas de croisement dans une rue à sens unique limité par exemple.

En dehors des agglomérations, cette distance est d'au moins 1,5 mètres.

Si le conducteur ne peut pas respecter ces distances, il doit ralentir de manière à ne pas mettre en danger le cycliste, le conducteur de cyclomoteur ou le cavalier. Le degré de décélération dépendra des circonstances locales, compte tenu de l'infrastructure et de la présence d'autres usagers, du type d'usager (enfant à vélo, cavalier - sachant que les animaux peuvent réagir de manière inattendue, ...), etc. Parfois, compte tenu du devoir de prudence et des circonstances locales, le conducteur devra s'arrêter (par exemple pour permettre un croisement en toute sécurité) ou retarder le dépassement jusqu'à ce qu'il soit possible de le faire en toute sécurité.

Selon la logique suivie, ce qui relève de la gêne ou de la mise en danger n'est plus repris. Il s'agit en effet du principe général de prudence (article 7).

Art. 38 – Comportement des usagers en groupes organisés.

L'article regroupe toutes les règles de circulation que doivent respecter les usagers de la route en groupes (groupes de piétons, de cyclistes, de cavaliers, de conducteurs de cyclomoteurs) et les convois militaires.

L'ancien article 43ter (Motocyclistes en groupe) n'est pas maintenu. Les règles relatives aux signaleurs et à leurs missions relatives aux groupes d'usagers (reprises à l'article 5) ainsi que celles relatives à la place des motocyclistes sur la voie publique (article 9, § 9) rendent en effet cet article superflu. Les motocyclistes peuvent se placer sur toute la largeur de la bande. Le respect de la distance de sécurité constitue une règle générale de prudence.

- 1er Groupes de piétons.

Par groupe, il faut entendre plusieurs piétons qui se dirigent manifestement de manière concertée et organisée dans la même direction. La présence d'un guide ou d'un surveillant n'entre pas en ligne de compte.

En donnant l'exemple des manifestations culturelles, sportives et touristiques, il faut comprendre que l'on vise des groupes de piétons d'une certaine importance. Trois ou quatre piétons qui circuleraient ensemble ne pourraient donc revendiquer cette règle pour marcher sur la chaussée si des trottoirs ou d'autres parties de la voie publique plus adaptés sont à leur disposition. Un groupe se caractérise par une activité commune organisée à caractère culturel, sportif, religieux, scolaire,… et qui se différencie d'un simple déplacement sur la voie publique, ceci afin de ne pas viser un groupe de piétons à la sortie des bureaux par exemple. Les rangs scolaires, les patrouilles de scouts peuvent, par exemple, constituer des déplacements organisés.

Il faut que la situation soit immédiatement identifiable par le conducteur qui ne peut dès lors couper un tel groupe de piétons (voir article 39).

Chaque groupe peut, par ailleurs, toujours suivre les règles ordinaires des piétons qui sont fixées à l'article 9, § 1er, et marcher sur les trottoirs.

- 2. Taille des groupes et signaleurs.

Ce § 2 remplace l'ancien article 43bis (Cyclistes en groupe). Pour des raisons de sécurité, les grands groupes de cyclistes sont désormais limités à 100 participants au lieu de 150. Cette limitation s'applique aussi désormais aux groupes de cyclomotoristes et de motocyclistes.

Lorsqu'il y a plus de 100 participants, ces usagers doivent se répartir en groupes de 100 participants au maximum.

La distinction entre groupes de plus de 50 participants et de 50 ou moins de 50 participants s'applique désormais à tout groupe de cyclistes, cyclomotoristes ou motocyclistes : 2 signaleurs obligatoires pour des groupes de plus de 50, et la possibilité d'un signaleur au minimum pour les groupes de 10 à 50 participants.

- 3. Véhicule d'escorte pour groupes de cyclistes.

La signalisation du véhicule automobile d'escorte, qui était prévue par l'arrêté ministériel du 1er décembre 1975 déterminant les caractéristiques de certains disques, signalisations et plaques, prescrit par le règlement général sur la police de la circulation routière, est désormais repris à l'article 79 (panneau V5).

- 4. Place des groupes de cyclistes et de cyclomotoristes sur la voie publique.

Les cyclistes et cyclomotoristes qui circulent en groupe de 10 participants au minimum (au lieu de 15 précédemment prévus pour les cyclistes) ne sont pas tenus d'emprunter les pistes cyclables et peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée à condition de rester groupés.

Les dispositions relatives à la place sur la chaussée des grands groupes et petits groupes de cyclistes sont fusionnées et valent pour tout groupe à partir de 10 cyclistes.

Si la voie publique ne comporte pas de chaussée, alors ils ne sont pas obligés de circuler le plus possible à droite et sont donc aussi autorisés à rouler à plusieurs de front.

- 5. Groupes de cavaliers.

Par souci d'uniformité terminologique, et conformément à l'article 5, le terme « chef de groupe » est remplacé par « signaleur ».

- 6. Convois militaires.

Ce § 6 reprend une partie de l'ancien article 18.4.

Art. 39 – Comportement à l'égard des groupes d'usagers organisés.

Les règles de comportement vis-à-vis des groupes, qui étaient énoncées aux anciens articles 40bis (groupes d'enfants, d'écoliers, de personnes en situation de handicap ou âgées) et 41 (colonnes militaires, cortèges, groupes de piétons, processions, manifestations culturelles, sportives et touristiques, des courses cyclistes, épreuves ou compétitions sportives non-motorisées, groupes de cyclistes, groupes de motocyclistes, groupes de cavaliers et personnel des chantiers établis sur la voie publique) sont rassemblées dans cet article.

Les dispositions de l'ancien article 40quater sont reprises au § 2.

Art. 40 – Trains de véhicules.

Cet article (ancien article 49) est restructuré et prévoit les exceptions à la règle selon laquelle un véhicule ne peut en tracter qu'un seul autre. Il règle les dispositions relatives à l'attache de fortune et à l'attache secondaire qui servent à tracter un véhicule en panne, et détermine les prescriptions relatives à la signalisation de ces attaches.

Dans la règle qui prévoit qu'une dépanneuse peut tirer un « véhicule articulé » (§ 1er), ces mots sont remplacés par « véhicule tracteur avec semi-remorque ». Ces termes sont définis à l'article 2 et sont plus clairs.

Dans § 2 les 6° et 7° sont ajoutés à l'énumération. Le 6° reprend l'ancien article 56bis et le 7° correspond à l'ancien article 59.15.

Le § 2, 2° est reformulé et simplifié : les mots « garage, » et « gare » sont supprimés, pour limiter le nombre de déplacements (du lieu de dépôt au chantier).

La disposition « pour autant qu'ils ne circulent pas à plus de 25 km/h » n'est pas maintenue car elle relève de la compétence des régions. La référence aux véhicules plus longs et plus lourds ainsi qu'aux véhicules utilisés pour la surveillance, le contrôle et l'entretien de la voirie est également omise pour cette raison.

Les mots « lorsqu'elle (= dépanneuse) répond aux conditions particulières fixées à cette fin par le Règlement technique des véhicules automobiles », qui figuraient auparavant dans l'article 49.1, sont omis car cela va de soi : un véhicule non conforme au Règlement technique n'est pas autorisé à circuler. Cette remarque vaut pour d'autres articles, à chaque fois qu'il y est fait référence auRèglement technique.

Chapitre 4. – Places assises et dispositifs de sécurité.

Art. 41 – Places assises.

Il s'agit de l'ancien article 44 (Conducteurs et passagers des véhicules), qui est légèrement restructuré.

L'obligation d'informer les passagers qu'ils doivent porter la ceinture est reprise à l'article 42. La même chose vaut pour la disposition qui prévoit que les places équipées de ceinture de sécurité ou de dispositifs de retenue pour enfants doivent être occupées en priorité.

La position « en amazone » est également interdite sur les engins de déplacement et sur les cycles (et non sur les seules bicyclettes).

Les véhicules qui peuvent transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie sont énumérés au § 2, alinéa 4 (anciens articles 59.15 et 59.18).

Le dernier alinéa reprend les exceptions à l'interdiction de transporter des personnes dans une remorque : l'ancien article 44.4, alinéa 2, permettait aux cycles et cycles motorisés de le faire. Les cycles motorisés ne sont plus mentionnés car ils sont repris dans la définition des cycles. On y a par contre ajouté les animaux, les véhicules agricoles ainsi que les trains miniatures touristiques. Dans ce cas, cette remorque doit être équipée de places assises qui offrent une protection suffisante des mains, des pieds et du dos

La disposition qui prévoit qu'un cycle ne peut tirer qu'une seule remorque (ancien 44.4, dernier alinéa) est à présent reprise à l'article 40 (trains de véhicules).

Art. 42 – Port de la ceinture de sécurité et usage des dispositifs de retenue pour enfants.

L'ancien article 35 était complexe pour les usagers de la route, il comportait certaines des incohérences et n'était pas toujours construit de manière logique. Il est donc réécrit de manière plus claire, en fonction des types de véhicules, afin que les usagers puissent facilement trouver la règle qui s'applique à leur situation.

Ce faisant, il a été tenu compte de la directive européenne (91/671/CEE) qui fixe le cadre légal en la matière.

Le § 2, alinéa 1er, reprend l'ancien article 44.1, alinéa 4.

Pour rappel (§ 5, alinéa 2), lorsqu'il y a trois enfants et seulement de la place pour deux dispositifs de retenue adaptés, le choix est laissé aux parents : soit un des parents se place à l'arrière entre les deux sièges pour enfants tandis que le troisième enfant est placé à l'avant dans un dispositif de retenue pour enfant adapté ou attaché avec la ceinture de sécurité (si le présent règlement l'autorise dans son cas), soit les trois enfants sont assis à l'arrière et l'enfant de trois ans ou plus porte la ceinture, les deux autres étant transportés dans un dispositif de retenue pour enfant adapté. Par personne, une seule ceinture de sécurité peut être utilisée : un parent et un enfant ne peuvent utiliser la même ceinture.

Autre cas particulier : lorsque le véhicule n'est pas du tout équipé de ceintures, c'est le cas de très anciens modèles, il n'est pas autorisé de transporter des enfants de moins de trois ans. C'est en effet expressément interdit par la directive européenne.

Il est également interdit de transporter des passagers à l'arrière de véhicules utilitaires, ceci découle du Règlement technique des véhicules automobiles qui prévoit, en fonction de la catégorie des véhicules, si ces derniers sont destinés au transport de personnes ou de marchandises. Il n'est donc pas autorisé de transporter des personnes dans l'espace destiné au transport de marchandises.

Le Code de la voie publique prévoit désormais une obligation à la fois dans le chef du conducteur et dans le chef du passager. Si un passager ne porte pas la ceinture, il contrevient par exemple au § 4. En même temps, le conducteur qui transporte un passager qui ne porte pas la ceinture alors qu'il le devrait est lui en défaut par rapport au § 3. Cette obligation « solidaire » offre l'avantage que le conducteur est d'office personnellement responsable s'il transporte des enfants qui ne portent pas la ceinture. Le passager pourra lui aussi être sanctionné s'il omet de porter la ceinture, à l'exception près que les enfants de moins de 16 ans ne peuvent pas être poursuivis pénalement.

Compte tenu des conditions spécifiques de ce type de transport (nombre de passagers et leur répartition dans le véhicule par rapport au conducteur), il est matériellement impossible pour le conducteur d'un autocar (et autres véhicules destinés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises) de s'assurer en tout temps du port de la ceinture par les passagers qu'il transporte. Pour cette raison, le respect de l'obligation d'information prévue au § 12 doit être compris comme satisfaisant à l'exigence posée par le § 3, alinéa 2.

La notion de « transport occasionnel » (§ 5) constitue une exception fort utile bien que difficilement contrôlable. Cela signifie en tout cas que le conducteur doit pouvoir justifier le caractère occasionnel de la situation. Il s'agit par exemple d'un grand-parent ou d'une autre personne qui prend le relais exceptionnellement car les parents sont empêchés. Ce transport occasionnel ne peut pas être

régulier, par exemple chaque mercredi pour conduire l'enfant à une activité après l'école. Si une personne s'engage sur une longue distance, elle sera d'office en infraction. Pour cette raison, et même si elle est difficilement contrôlable, la notion de « courte distance » est maintenue.

Le transport d'enfants de moins de trois ans sur les cyclomoteurs et les motocyclettes reste interdit.

Les enfants entre 3 et 8 ans peuvent seulement être transportés sur les cyclomoteurs et les motocyclettes d'une cylindrée maximale de 125 cm^3 et à condition d'être transportés dans un système de retenue pour enfants qui leur est adapté.

A partir de 8 ans, les enfants peuvent aussi être transportés sur les motocyclettes d'une cylindrée de plus de 125 cm^3. A partir de cet âge, ils ne doivent plus être transportés dans un système de retenue pour enfants. Ils doivent cependant être suffisamment grands que pour pouvoir poser leurs pieds sur les repose-pieds, conformément à l'article 41, § 1er, alinéa 3.

La directive européenne 2003/20/CE, qui a été transposée en droit belge, vise des dispositifs de retenue pour enfants qui doivent être homologués, mais elle ne s'applique qu'aux dispositifs destinés à être placés dans les voitures et autres véhicules automobiles.

Il n'y a donc aucun type d'homologation nationale ou européenne qui s'applique aux sièges enfants pour motos et le marché offre aujourd'hui différents types de sièges, mais tous les modèles ne sont pas adaptés à tous les âges.

Si aucune norme spécifique n'existe aujourd'hui pour ces types de dispositifs de retenue, les normes générales de qualité s'appliquent, telles que le Livre IX du Code de droit économique. Ainsi, les producteurs sont tenus de ne commercialiser que des produits ou des services sûrs, c'est-à-dire offrant une « sécurité à laquelle les utilisateurs peuvent raisonnablement s'attendre ».

Cela revient à dire qu'un fabricant de sièges pour enfants ne peut mettre sur le marché que des produits qui disposent par exemple d'une ceinture de sécurité suffisamment résistante (et ne pouvant être débouclée par un jeune enfant lui-même), de repose-pieds qui empêchent l'enfant de se coincer les pieds dans les rayons ou de toucher une partie dangereuse du véhicule (pot d'échappement), d'un dossier qui soutient correctement l'enfant en cas de chute du véhicule ou d'accélération ou encore d'un système de fixation au véhicule qui est fiable.

L'ancien article 44.4 ne réglait pas le type de « siège » visé pour transporter un enfant à vélo. Il est désormais prévu au § 11 que les enfants de moins de 3 ans transportés à vélo autrement que dans une remorque ou sur un « vélo-remorque » devront l'être dans un siège qui offre un minimum de protection, avec au minimum d'une ceinture, de repose-pieds et d'un dossier.

Pour les enfants de moins de trois ans, la nouvelle réglementation prévoit également qu'ils doivent pouvoir se tenir assis contre le dossier sans l'aide de la ceinture. Cela implique que les très jeunes enfants (moins d'un an) ne peuvent être transportés dans un siège dans lequel ils ne pourraient se maintenir dans la position adéquate, par exemple dans un siège à dossier droit. L'enfant pourra par contre être transporté dans un siège dont le dossier et l'assise sont inclinés, d'un type similaire aux sièges pour enfants « dos à la route » qui sont utilisés dans les véhicules automobiles.

Le Livre IX du Code de droit économique s'applique aussi dans ce cas.

La détermination des spécifications techniques nécessite l'application de l'article 5 de la directive 2015/1535/UE prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société d'information.

Dérogations au port de la ceinture (§ 13).

Vu que la majorité des nouveaux modèles de ceintures permettent de les dérouler si nécessaire, la dérogation pour la marche arrière n'est pas maintenue.

Au § 13, 2°, par « environnement immédiat », on vise une distance de quelques dizaines de mètres au maximum.

Les passagers des véhicules prioritaires sont, à côté de l'exception mentionnée ci-dessus, aussi dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité s'ils soignent une personne transportée. Cet ajout est nécessaire pour que les médecins et infirmiers en ambulance puissent soigner les blessés même lorsqu'ils ne constituent pas une menace.

La règle qui existait sous l'ancien article 35.2.1, 5° relative aux livreurs est réintroduite au § 13, 4°. La modification entrée en vigueur le 1er septembre 2006 qui visait exclusivement les agents de la Poste a été jugée discriminatoire vis-à-vis d'autres professions qui se trouvent objectivement dans une situation similaire. La disposition est donc élargie à l'ensemble des livreurs.

Les conditions qui accompagnent cette dispense sont plus clairement définies et ne concernent pas les livreurs de marchandises au sens large. Il faut en effet que les livraisons aient lieu en agglomération, que les endroits de livraisons successifs soient distants de maximum 500 mètres et que cette proximité fasse que la vitesse de 30 km/h ne soit dépassée. Sont donc visés les services publics ou privés qui assurent le service universel postal, les distributeurs de journaux toutes-boîtes ainsi que les distributeurs qui ont de nombreuses adresses de livraison dans un rayon limité.

Art. 43 – Port du casque et des vêtement de protection.

Il s’agit de l’ancien article 36, qui est complété : il y est spécifié que le casque doit être porté d’une manière qui ne porte pas atteinte à l’effet protecteur de ce dernier. En effet, trop de personnes portent le casque sans le fermer correctement.

La disposition relative à l'homologation des casques portés par les conducteurs et les passagers résidant en Belgique (ancien article 36, quatrième alinéa) n'est pas maintenue. Cette disposition prête non seulement à confusion mais elle est aussi redondante puisque les casques doivent de toute façon être homologués.

L’article est également présenté autrement, selon une énumération en fonction des types de véhicules.

Les conducteurs de véhicules agricoles dont la masse à vide en ordre de marche est inférieure à 400 kg, ou 550 kg pour le transport de marchandises (sans habitacle) doivent porter un casque : cela permet de cibler les conducteurs de certains quads qui jusqu’ici échappaient à la règle.

Sur les motos, tricycles et quadricycles à moteur avec habitacle, un casque de protection doit être porté, sauf si la ceinture de sécurité est mise. Si une personne est dispensée du port de la ceinture, elle doit porter le casque.

Chapitre 5. – Emploi des feux, des avertisseurs sonores et d’autres dispositifs.

Art. 44 – Emploi des feux : véhicules et usagers de la route circulant sur la voie publique.

La structure de cet article (anciens articles 30 et 30bis) est modifiée. Il y a tout d'abord les règles générales (§§ 1er et 2). Ensuite, le paragraphe 3 contient les règles spécifiques applicables à certains usagers de la route et véhicules. Les dispositions finales de l'article 44 concernent l'utilisation des feux de brouillard (§ 4) et certaines dispositions spécifiques (§ 5) concernant les cyclomoteurs et motocyclettes, les véhicules larges et les convois de l'armée. De cette manière, chaque usager peut rapidement trouver les règles qui s'appliquent à sa situation.

- 3, 1° : le contenu ne change pas, sauf pour les groupes de piétons circulant à gauche, qui doivent désormais utiliser un feu blanc à l’avant et un feu rouge à l’arrière, conformément à la Convention de Vienne. Ceci est plus logique que la disposition à l’ancien article 42.3, dernier alinéa, qui prévoit l’utilisation d’un feu rouge à l’avant, ce qui n’est pas utilisé en pratique et peut entraîner la confusion dans le chef des conducteurs qui viennent en sens inverse (qui pourraient croire qu’ils suivent un véhicule alors qu’il s’agit d’un groupe de piétons venant en sens opposé).

L'article se réfère à des groupes organisés de piétons, par exemple un mouvement de jeunesse en excursion, une randonnée organisée en groupe, etc. Une famille ou un groupe d'amis se promenant ensemble ne sont pas considérés comme un groupe organisé. Dans ce cas également, il est conseillé d'utiliser les mêmes moyens de signalisation.

On a aussi ajouté que les feux ne peuvent pas aveugler les usagers venant en sens inverse (§ 2), cela s’applique donc aussi aux feux utilisés par les cyclistes et les piétons.

Les termes « flancs de ces formations » sont remplacés par « flancs de ces groupes ».

Un nouvel alinéa permet d’utiliser des gilets rétroréfléchissants par tous les participants d’un groupe de piétons à la place des feux blancs, jaunes ou rouges. Ces vestes doivent être portées de manière visible.

L’article relatif aux « engins de déplacement » (ancien 30.3. 6°) n’est pas maintenu : les conducteurs de ces engins devront utiliser les feux prescrits pour la catégorie d’usagers à laquelle ils sont assimilés (cyclistes ou piétons, voir la définition des engins de déplacement à l’article 2).

Le § 3, 2° vaut pour tous les types de cycles, tricycles ou quadricycles. En effet, un « cycle » est défini comme un véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l’aide de pédales ou de manivelles, donc les tricycles, quadricycles etc. sont visés de facto.

La disposition autorisant l'utilisation de dispositifs de signalisation latérale (ancien article 82.1.5) est conservée car elle améliore la visibilité des cyclistes dans la circulation. Ceci signifie que des feux supplémentaires, des catadioptres, ... peuvent être placés sur les côtés du cadre du vélo et des roues. La signalisation latérale peut consister en des bâtonnets ou des lampes LED qui sont placées entre les rayons.

Le § 3, 3°, a), iii) vaut pour les véhicules à moteur. La distance de 50 mètres ne figure plus dans la règle relative à l’obligation d’éteindre les feux de route, comme à l’ancien article 30.1, 1°, c). L’indication de distance est superflue car difficilement évaluable et parce que lorsque l’on « suit », c’est forcément à courte distance.

- 4. L’usage des feux de brouillard arrière.

En cas de fortes précipitations, la visibilité doit aussi être réduite à moins de 100 mètres environ. Cette condition n’était pas reprise dans l’ancienne réglementation ; cette condition relative à la visibilité ne visait que le brouillard ou les chutes de neige. L’objectif n’est certainement pas d’utiliser les feux de brouillard arrière en cas de fortes précipitations qui ne réduisent pas drastiquement la visibilité, ce qui aurait pour effet d’aveugler les conducteurs qui suivent.

Art. 45 – Emploi des feux à l'arrêt ou en stationnement.

Cet article (ancien article 31) est également entièrement restructuré.

- 1er. Règle générale pour les véhicules à moteur.

L'ancienne règle prévoyait une distance d'environ 200 mètres. Cette distance est réduite à 100 mètres. Ceci, dans un but d'uniformisation avec la règle contenue dans les anciens articles 31.2 et 51.1, alinéa 5 (ce dernier ayant été déplacé au § 3).

- 2. L'ancien article 51.1 par rapport à la signalisation des véhicules automobiles dont les feux ne fonctionnent plus, est déplacé ici.
- 3. Pour les autres véhicules et les autres usagers, la règle reste qu'ils doivent utiliser les mêmes feux que ceux qui sont prescrits lorsqu'ils circulent sur la voie publique.
- 4. Pour les feux de brouillard avant ou arrière.

Les mots « fortes précipitations » remplacent les mots « ou de forte pluie » dans le texte français.

- 5. Il est clairement prévu qu'en agglomération, l'usage des feux n'est pas obligatoire pour le stationnement. A l'arrêt, l'obligation reste de vigueur car elle améliore la visibilité (et donc la sécurité) lors d'activités telles que le chargement et le déchargement de marchandises ou l'embarquement et le débarquement de personnes.

Art. 46 – Emploi des feux jaunes-orange et des feux chercheurs.

Cet article reprend l'ancien article 32, qui est restructuré.

Pour des raisons de sécurité, la distance de 200 mètres est ramenée à 100 mètres.

On précise à présent que les feux jaune-orange clignotants des dépanneuses doivent aussi être utilisés sur lorsqu'elles circulent :

- sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur la bande réservée aux heures de pointe afin de se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêté ;

- dans le couloir de secours.

Art. 47 – Emploi simultané des indicateurs de direction.

Cet article reprend l'ancien article 32bis. Les références aux situations dans lesquelles l'emploi simultané des indicateurs de direction est autorisé sont désormais clairement spécifiées (alors qu'auparavant, seule la référence aux articles figurait dans le texte) : transports scolaire, accident, panne, risque d'accident, et en particulier lors de l'approche d'une file (en vue d'éviter les collisions par l'arrière). On parle de « risque d'accident » et non plus « d'accident imminent ».

Mais la grande nouveauté, c'est l'autorisation qui est donnée, aux motocyclistes, d'utiliser les indicateurs de direction simultanément lorsqu'ils circulent entre les files, conformément à l'article 17, § 2, 6°. En effet, ceci permet d'accroître leur visibilité et en pratique, la plupart des motocyclistes en font déjà usage.

Art. 48 – Emploi des avertisseurs sonores.

Il s'agit de l'ancien article 33. Dans le texte néerlandais, les mots « aangewezen is » remplacent le mot « moet » qui était utilisé dans l'ancien article 33.2, et qui était trop strict. Dans le texte français, les mots « que l'on se propose de dépasser » sont remplacés par les mots « que l'on veut dépasser ».

L'emploi court et alterné des feux de route et des feux de croisement est remplacé par l'expression commune simple et claire « appels de phares ».

Art. 49 – Emploi des systèmes de vision indirecte.

L'intitulé de l'ancien article 34 « Emploi des miroirs rétroviseurs » est remplacé par « l'emploi des systèmes de vision indirecte » afin d'inclure les nouveaux systèmes (les caméras) qui sont aussi visés.

Il n'est plus spécifié que ces systèmes doivent être réglés afin de « notamment apercevoir un autre véhicule ayant commencé un dépassement par la gauche ». En effet, cela va de soi car ces systèmes doivent être configurés pour surveiller le trafic derrière et sur les côtés.

Art. 50 – Emploi d'un plateau élévateur ou d'un engin mobile de manutention.

Cela concerne l'ancien article 47bis qui détermine le signalement d'un plateau élévateur et d'un engin de manutention.

Art. 51 – Emploi des dispositifs aérodynamiques.

Il s'agit de l'ancien article 34bis.

Les dispositifs aérodynamiques sont constitués de panneaux encadrant l'arrière de la carrosserie et pouvant être déployés afin de réduire la traînée aérodynamique d'un camion et, partant, sa consommation. Les dispositifs aérodynamiques pour camions avaient été intégrés dans le Code de la route (ancien article 34bis) et le Règlement technique (article 32bis.3.1) suite à la modification de la directive 96/53/CE opérée par la directive 2015/719/UE et transposée en droit belge par l'arrêté royal du 31 juillet 2017.

Les modifications de la directive européenne et du Règlement technique étaient nécessaires car ces dispositifs, une fois installés, portent dans la plupart des cas la longueur des camions au-delà de la norme autorisée (18,75 mètres).

La directive 96/53/CE a depuis été modifiée par une décision 2019/984 du 5 juin 2019 et des conditions d'utilisation ont été adoptées par le règlement d'exécution 2019/1916/UE du 15 novembre 2019 (directement applicable). Ce règlement prévoit que les Etats membres peuvent interdire l'utilisation des dispositifs aérodynamiques seulement dans certaines situations. Pour une question de facilité d'application de la règle, il a été choisi d'interdire explicitement leur utilisation uniquement en agglomération. Le règlement européen prévoit par ailleurs d'autres cas spécifiques, comme lors de l'exécution de manœuvres ou lorsque le véhicule est stationné (notamment sur les aires d'autoroutes). Ces dispositifs n'offrant que peu d'efficacité à faible vitesse, on peut également supposer qu'ils ne seront pas déployés dans la majorité des trajets interurbains.

Chapitre 6. – Circonstances particulières.

Art. 52 – Accident ou véhicule en panne.

Cet article est une fusion des anciens articles 51 (Véhicule en panne, chargement tombé sur la voie publique) et 52 (comportement en cas d'accident).

Le § 1er fusionne les anciens 51.1. et 52.1. et reprend la règle générale : prendre des mesures visant à garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, sans se mettre en danger eux-mêmes. Pour plus de clarté, les termes « accident ayant provoqué des dommages corporels » sont remplacés par « accident avec blessés ».

Les règles relatives à l'usage du triangle et des « quatre feux » sont quelque peu modifiées : si les feux indicateurs de direction (§ 2) ne sont pas hors d'usage et si le conducteur est en état de le faire, ces feux doivent être allumés. Il ne s'agissait précédemment que d'une simple possibilité. Il s'agit à présent d'une obligation.

Le triangle de danger (§ 3) ne doit par contre désormais être placé que s'il est impossible d'allumer tous les feux indicateurs de direction simultanément. La formulation de la règle relative au placement du triangle de danger (en néerlandais « gevarendriehoek » au lieu de « gevaarsdriehoek ») est simplifiée. Le triangle de danger doit être placé, de manière bien visible, dans la direction de la circulation pour laquelle le véhicule présente un danger.

Les distances du placement du triangle de danger sont légèrement adaptées. Il ne s'agit plus de distances minimales. De plus, la distance de 100 mètres (sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières) peut désormais être réduite « aux endroits où ces distances ne peuvent être respectées » : il ne s'agit en effet de ne pas se mettre en danger en plaçant ce triangle de danger, et d'offrir une nécessaire flexibilité en fonction du lieu et des circonstances. La distance de 30 mètres sur les autres voies publiques est conservée, avec la même flexibilité.

L'obligation de porter une veste rétroréfléchissante (§ 4) est étendue aux routes pour automobiles et aux tunnels, où la présence d'un piéton est inhabituelle. La portée de cette obligation est clarifiée en ce sens que le conducteur d'un véhicule accidenté ou en panne, qui est rangé à un endroit où l'arrêt ou le stationnement sont interdits, doit porter une veste de sécurité rétroréfléchissante lorsqu'il quitte son véhicule.

En outre, puisque cette règle de comportement vise tous les conducteurs (et donc aussi les motocyclistes), les mots « lorsque le conducteur d'un véhicule accidenté quitte son véhicule » sont utilisés plutôt que « dès qu'il sort de son véhicule ». En effet, il est difficile de « sortir » d'une moto.

En ce qui concerne la remarque du Conseil d'Etat par rapport au déplacement du véhicule aux risques et frais du conducteur (§ 5), il est renvoyé au commentaire de l'article 4, § 4.

Au § 6 : au point 2°, « l'agent qualifié » est remplacé par « la police ». Il ne revient en effet pas à tous les agents qualifiés de constater un accident.

Un nouveau point 3° est ajouté : même en cas d'accident avec des dégâts matériels exclusivement, les personnes impliquées doivent prévenir les services de police si une des personnes impliquées est un mineur non accompagné, conformément aux recommandations des Etats Généraux de la Sécurité Routière.

C'est également le cas lorsque le conducteur d'un des véhicules est absent, lorsque, par exemple, c'est un véhicule en stationnement

qui a été embouti.

L'ancien article 52.2, 2° stipule « si aucun agent qualifié ne peut être touché dans un délai raisonnable ». Ce qui importe, ce n'est pas le fait de pouvoir ou non « atteindre » la police, mais bien le fait que cette dernière puisse ou non se rendre sur les lieux de l'accident. Le texte est donc modifié en ce sens. Il est à présent indiqué que lorsque la police ne peut pas se rendre sur place après avoir été prévenue, la personne qui s'éloigne du lieu de l'accident ne se soustrait pas à l'obligation de rester sur place.

Toute personne impliquée dans un accident avec blessés (§ 7) doit selon ses possibilités et sans se mettre elle-même en danger (ce qui est nouveau), porter secours aux blessés et, s'ils ne peuvent être déplacés, prendre les mesures nécessaires pour garantir leur sécurité. Il est à présent obligatoire d'avertir sans délai la police. Lorsque la police ne peut pas se rendre sur place, la personne peut quitter le lieu de l'accident. Le plus important est de contacter la police qui fournira les instructions nécessaires.

Art. 53 – Epreuves sportives, luttes de vitesse et démonstrations d'adresse.

Dans cet article (ancien article 50), il est désormais fait référence à l'autorité compétente au lieu de l'autorité légalement habilitée, afin de conserver une cohérence avec les expressions utilisées ailleurs dans le texte.

En pratique, l'autorité visée reste la même qu'auparavant, à savoir celle visée à l'article 9 de la loi sur la police de la circulation routière. C'est notamment aux bourgmestres qu'il revient d'autoriser l'organisation d'épreuves sportives sur la voie publique, après avis de la Commission de sécurité visée dans l'arrêté royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique.

L'interdiction est également étendue aux rallyes de régularité et aux démonstrations d'adresse dans le but d'interdire les comportements « anormaux » tels des acrobaties ou des démonstrations d'agilité et d'adresse sur la voie publique, qu'ils soient effectués par un seul véhicule ou par plusieurs. Sont notamment considérées comme des démonstrations d'agilité ou d'adresse, sans qu'un élément de compétition ne soit nécessaire : les burn-outs, les courses de dragsters, le drift, la mise en dérapage d'un véhicule, le gymkhana, l'utilisation d'un mode drift, la réalisation d'un wheeling ou d'un stoppie, la réalisation d'un genou à terre ou position coude vers le bas sur une moto.

Art. 54 – Essais.

Cet article reprend l'ancien article 59/1 à l'identique. Il permet d'autoriser des dérogations aux dispositions du Code de la voie publique, par exemple pour des essais relatifs à la signalisation routière, et pour des essais techniques avec des véhicules autonomes.

Chapitre 7. Dispositions diverses et dérogatoires.

Art. 55 – Dispositions diverses et dérogatoires.

Cet article remplace l'ancien article 59, dont l'intitulé est modifié. L'ancien intitulé « Dispositions diverses » est remplacé par « Dispositions dérogatoires et diverses » car cela indique mieux la portée de cet article.

Les dispositions qui étaient reprises dans cet article « fourre-tout » (ancien article 59) sont réparties autant que possible dans les articles propres à chaque sujet. Ainsi, le nouvel article énumère un nombre d'exceptions limité au minimum.

L'obligation contenue dans l'ancien article 59.1 qui oblige toute personne âgée de plus de 15 ans à présenter sa carte d'identité à toute réquisition d'un agent qualifié faite à l'occasion d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de la circulation est reprise à l'article 4, § 5.

Le placement d'une plaque de vitesse, tel que prévu par l'ancien article 59.3, est repris dans l'article 80 (Plaque de vitesse).

Les exceptions concernant les limites d'âge pour la conduite de véhicules militaires, qui étaient mentionnées dans l'ancien article 59.8, sont à présent reprises au § 1er.

L'ancien article 59.12 est repris au § 2. L'occasion est saisie de corriger une erreur passée. En effet, l'une des nombreuses adaptations de l'AR du 1/12/1975 a eu pour conséquence que l'ancien article 59.12 se référait par erreur à l'article 7.1. alors qu'il s'agissait en fait d'une référence à l'article 7.3. qui permet à la police, par exemple, d'établir des barrages routiers ou d'utiliser des chausse-trappes pour arrêter les véhicules. La référence correcte dans le projet est l'article 7, § 3.

Dispositions de l'ancien article 59 qui ne sont pas reprises.

L'ancien article 59.6, qui prévoit que les véhicules doivent être conformes aux dispositions du présent règlement et aux règlements techniques, n'est plus repris. Bien que le gouvernement fédéral détermine les exigences techniques (conformément à la réglementation de l'UE), les régions sont compétentes pour le contrôle des exigences techniques (art. 6, § 1er, XII, 4° LSRI). En d'autres termes, ce sont les régions qui contrôlent le respect des exigences techniques et qui déterminent les sanctions en cas d'infraction.

Il en va de même pour les dispositions relatives au bon entretien d'un véhicule (ancien article 81.1.3), à l'interdiction d'apposer sur la partie extérieure d'un véhicule à moteur des ornements susceptibles d'aggraver les conséquences des accidents (anciens articles

81.6.1 et 81.6.2), à l'interdiction d'apposer un blindage ou un dispositif permettant de l'utiliser comme moyen d'agression ou de défense (ancien article 81.5).

L'ancien article 59.7, qui vise des infractions qui relèvent de la compétence des régions, n'est pas maintenu.

Les anciens articles 59.13, 59.14 et 59.15 ne sont pas maintenus car les exceptions qui y sont prévues sont reprises à l'article 32 (véhicules prioritaires).

L'ancien article 59.15 (l'exception qui prévoit l'interdiction de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule) est repris à l'article 41 relatif aux places assises (§ 2, alinéa 4). Les exceptions relatives au nombre de véhicules qui peuvent être remorqués sont énumérées dans l'article relatif aux trains de véhicules (article 40).

La disposition qui autorise les véhicules des forces armées à utiliser des chenilles métalliques (ancien article 59.16) n'est pas reprise : elle fait référence à l'ancien article 81, qui n'est lui-même pas repris.

L'ancien article 59.17, qui règle l'usage de feux par les éléments de colonnes militaires constitués par une troupe en marche en période de manœuvres, est à repris à l'article relatif à l'emploi des feux (article 44, § 3, 1°, dernier alinéa).

L'ancien article 59.18, qui prévoyait quelques exceptions à l'interdiction de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule, est repris à l'article sur les places assises (article 41, § 3, alinéa 3).

L'ancien article 59.19, relatif aux signaleurs dans le cadre de courses cyclistes, n'est pas maintenu car déjà prévu dans l'AR réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross du 21/08/1967.

L'ancien article 59.20, qui prévoyait une exception relative aux règles que les piétons doivent suivre en cas de compétition pédestre, n'est pas maintenu tel quel. Dans l'article 33, § 5, une exception spécifique est prévue en ce qui concerne l'usage du passage pour piétons en cas de compétition pédestre ou de course à pied (les termes « ou de course à pied » sont ajoutés en français, pour mieux correspondre aux termes « wandel- of loopwedstrijd » en néerlandais). A côté de cela, les règles applicables aux piétons et aux groupes de piétons sont d'application.

Les exigences relatives à l'âge et à l'équipement des surveillants habilités, contenues dans l'ancien article 59.21, sont reprises à l'article relatif aux signaleurs (article 5, § 3). On ne parle plus de surveillants habilités, ils sont repris dans la catégorie unique des « signaleurs ».

Chapitre 8 – Signalisation routière.

Section 1ère. – Disposition générale.

Art. 56 – Disposition générale.

La disposition qui spécifie que le ministre des Communications fixe les conditions de placement de la signalisation routière (ancien article 60.2) n'est pas maintenue. Il s'agit d'une compétence régionale.

Section 2 – Les signaux lumineux de circulation.

Art. 57 – Signaux lumineux circulaires, feux en forme de flèche et feux avec la silhouette d'une bicyclette.

La coexistence aux mêmes carrefours de feux circulaires et de flèches, comme c'est souvent la pratique, a donné lieu à discussion devant les cours et tribunaux.

Dans un arrêt du 24 mai 2011, la Cour de cassation a toutefois tranché la question, en établissant que le franchissement d'un feu lumineux rouge sous forme de flèche équivalait au franchissement d'un feu rouge circulaire. La coexistence de ces feux au même carrefour n'a donc pas d'incidence sur leur caractère obligatoire.

A la lumière de ceci, l'article 57, § 3 est complété par un point 3° qui prévoit que lorsque les feux circulaires tricolores sont placés conjointement avec des feux tricolores qui ont la forme de flèches, ces derniers s'appliquent aux seuls conducteurs qui roulent dans la direction indiquée.

Il a aussi été jugé utile de clarifier la situation contenue dans l'ancien article 61.1, 5° : lorsqu'un feu supplémentaire sous la forme d'une flèche orange clignotante est éclairé conjointement avec le feu rouge ou le feu jaune-orange, cette flèche autorise à poursuivre la marche uniquement dans la direction qu'elle indique, et à condition de céder la priorité aux piétons et aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions. Dans l'ancien article 61.1, 5°, il s'agissait d'une flèche verte, ce qui provoquait parfois la confusion car la couleur verte donnait la fausse impression que la circulation venant des autres directions était arrêtée. La flèche orange clignotante est plus conforme au principe selon lequel on doit céder la priorité et est donc alignée avec le feu jaune-orange clignotant qui autorise les cyclistes à passer au feu rouge.

Dans l'ancien article 61.1, 6° il est seulement mentionné que les feux qui présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette ne concernent que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Dans le nouvel article 57, § 4, 1°, il est désormais précisé que pour ces catégories d'usagers, ces feux prévalent sur les autres feux tricolores placés à même hauteur.

L'article est complété au § 4, 2° par un feu reprenant la silhouette verte, orange ou rouge de la bicyclette entourée de flèches. Cela indique que la phase verte, orange ou rouge s'applique simultanément dans la ou les directions transversales. Ces feux ne s'appliquent qu'aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Durant la phase du « vert intégral », le trafic motorisé est à l'arrêt. Ce système garantit une traversée sécurisée et rapide des carrefours, en évitant les conflits avec le trafic motorisé. A ce moment-là, la règle générale de prudence s'applique et permet que les traversées du carrefour se déroulent de manière sécurisée. Pour rappel, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont autorisés à traverser dans ce cas-ci le carrefour en diagonale.

Un feu clignotant jaune-orange complémentaire, avec la silhouette d'une bicyclette et une flèche jaune-orange clignotante, est aussi prévu au § 4, 3°. Cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (et donc aussi des speedpedelecs) peuvent continuer à circuler dans la direction indiquée par la flèche, même si le feu est rouge ou jaune-orange. Ce système est complémentaire au signal B22, qui est également conservé (le signal B23 étant désormais repris sous le B22).

Au § 5, la disposition qui détermine la place où le feu vert, orange ou rouge doit être placé dans le feu de signalisation tricolore est maintenue. Il ne s'agit en effet pas d'une condition de placement du feu de signalisation mais bien de l'emplacement de chaque couleur au sien même du dispositif tricolore.

Art. 58 – Flèche d'évacuation d'un carrefour.

Cet article reprend l'ancien article 62. Il s'agit de feux placés séparément à la sortie d'un carrefour et qui fournissent des informations sur le trafic venant en sens inverse sur la chaussée que l'on quitte lorsqu'on tourne à gauche.

A côté de la flèche verte existante qui indique que la circulation sur la chaussée que l'on est sur le point de quitter est arrêtée, une flèche clignotante orange est ajoutée pour indiquer que le trafic n'est pas arrêté par un feu rouge.

Art. 59 – Signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de voie publique.

Cet article est maintenu tel quel (ancien article 62bis).

Art. 60 – Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules qui empruntent la bande bus.

Ce qui est important, c'est que l'on ne parle plus de signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules « des services réguliers de transport en commun » (ancien article 62ter) mais bien des signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules « qui empruntent la bande bus » car d'autres véhicules sont admis à y circuler et, dans ce cas, doivent aussi respecter les signaux lumineux spéciaux qui prévalent sur les autres signaux lumineux.

Art. 61 – Signaux lumineux de circulation pour piétons et signaux combinés pour piétons et cyclistes.

Cet article remplace l'ancien article 63 « Signaux du système bicolore » et est restructuré pour être plus lisible.

Le feu peut être entouré de flèches, ce qui indique que les mêmes phases s'appliquent simultanément aux mêmes types d'usagers qui viennent des autres directions et ce, aussi bien pour le feu pour piéton que pour le feu combiné pour piétons et cyclistes.

Comme les feux pour piétons sont bicolores et ceux pour cyclistes tricolores, le feu combiné peut être soit bicolore soit tricolore. Dans le cas du système tricolore, les piétons ne sont plus autorisés à entamer la traversée dès l'apparition du feu jaune-orange et dans le cas du système bicolore, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ne sont pas non plus autorisés à entamer leur traversée dès l'apparition du feu rouge.

A court terme, la division de cet article en deux parties sera abordée pour qu'un article concerne les feux pour piétons et l'autres la combinaison des feux cyclo-piétons.

Art. 62 – Signaux à feux clignotants.

Il s'agit de l'ancien article 64. L'article ne mentionne plus l'obligation de redoubler de prudence, compte tenu de la logique selon laquelle le devoir général de prudence est toujours d'application. Il est à présent indiqué que le feu clignotant jaune-orange annonce un danger potentiel, ce qui est plus proche de la réalité.

Le « feu blanc lunaire clignotant placé aux passages à niveau » dont il était question dans l'ancien article 64.3, est remplacé au § 3 par un « feu blanc clignotant ».

Section 3 – Signaux routiers.

Art. 63 – Dispositions générales.

Les catégories.

Désormais, les signaux routiers sont divisés en neuf catégories :

1. signaux de danger
2. signaux de priorité
3. signaux d'interdiction
4. signaux d'obligation
5. signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement
6. signaux d'indication
7. signaux à réglementation particulière
8. signaux à validité zonale
9. panneaux additionnels

Il y a deux catégories supplémentaires de signaux routiers : les signaux à réglementation particulière et les signaux à validité zonale.

Un travail de modernisation de l'ensemble des signaux est effectué :

- mise en conformité avec la Convention de Vienne dans certains cas ;

- les bords rouges et les barres diagonales rouges sont entourées d'un liséré blanc pour rendre le signal plus visible et plus lisible.

Les symboles représentant des usagers et des véhicules sont modernisés, rendus plus abstraits, et sont également neutres en matière de genre.

L'article 72 regroupe l'ensemble des panneaux additionnels.

Dans le § 3, l'utilisation de la bande réservée aux heures de pointe est clarifiée. La circulation y est autorisée lorsque la signalisation au-dessus de cette bande réservée aux heures de pointe est activée. Cela a pour conséquence que le simple fait d'indiquer une limitation de vitesse au-dessus de cette bande en autorise l'usage.

Art. 64 – Signaux de danger.

Il s'agit de l'ancien article 66. Les conditions de placement prévues aux anciens articles 66.1 et 66.2 ne sont pas maintenues. Celles-ci peuvent être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux de priorité qui se trouvent du côté droit de la chaussée.

L'ancien article 66.3 qui prévoyait la possibilité d'un panneau additionnel précisant la longueur d'une section dangereuse de la voie publique n'est pas repris ici, mais bien via le panneau additionnel M5 prévu à l'article 72 § 2 relatif aux panneaux additionnels concernant la distance.

La présence de piétons ne fait pas l'objet d'un signal spécifique : si des piétons se trouvent sur une autoroute suite à un accident, c'est inhérent à l'accident, la signalisation « accident » alertera sur leur présence éventuelle.

De nouveaux signaux de danger annoncent de manière plus précise certains types de dangers.

- A8 : accotement non stabilisé : nouveau signal.

- A9 et A11 : respectivement pont mobile et débouché sur un quai ou une berge ; le graphisme est adapté pour signifier clairement qu'il s'agit d'eau.

- A13 : les termes peu compréhensibles « cassis ou dos d'âne » sont remplacés par « revêtement en mauvais état ».

- A16 : verglas ou neige : il s'agit d'un nouveau signal. Auparavant, pour signaler la neige ou le verglas, les gestionnaires utilisaient le signal A15 (une voiture qui zigzague) et complétaient ce signal au moyen d'un panneau additionnel reproduisant le symbole d'un flocon de neige. Ce panneau additionnel avec un flocon de neige est également maintenu. Il s'agit du sous-panneau M51 repris à l'article 72, § 8.

- A18 : ce nouveau signal est ajouté pour alerter de la présence de brouillard ; dans la plupart des cas, il s'agira d'un signal à message variable.

- A19 : chutes de pierres : la légende du signal est complétée par « ou présence de pierres» car c'est plus précisément à ce problème que les conducteurs sont le plus souvent confrontés.

- A21 : le passage pour piétons est représenté de manière plus réaliste.

- A21, A23, A24, A25 et A31 : la représentation des personnes est à présent plus neutre en matière de genre et plus abstraite.

- A24 : ce nouveau signal attire l'attention sur la présence potentielle de cavaliers.

- A27 : ce signal « traversée d'animaux » fusionne les précédents signaux A27 (« traversée de gros gibier ») et A29 (« traversée de bétail ») en un signal unique, dont le symbole peut être adapté suivant l'espère animale qui risque de croiser.

- A34, A52 et A53 sont nouveaux. Il s'agit respectivement de signaux de danger relatifs à un accident, d'ornières et de bornes rétractables.

L'ancien signal A50 (file) devient le A32.

Art. 65 – Signaux de priorité.

Il s'agit de l'ancien article 67. Les conditions de placement prévues à l'ancien 67.1 ne sont pas maintenues. Celles-ci peuvent être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux de priorité qui se trouvent du côté droit de la voie publique.

L'ancien article 67.2, précisant un panneau additionnel pour indiquer le tracé de la voie sur laquelle les conducteurs ont priorité, est repris via le panneau M59 à l'article 72, § 12 relatif aux panneaux additionnels.

B5 : marquer l'arrêt et céder la priorité. Les termes « céder le passage » sont remplacés en français par « céder la priorité » pour encore davantage de clarté.

Les signaux routiers B3, B7 et B13 ne sont plus repris. Ce sont les régions qui sont compétentes pour déterminer quels signaux peuvent être combinés avec quels panneaux additionnels. Les panneaux additionnels avec indication de distance se retrouvent à l'article 72, § 2.

B19 et B21 : pour davantage de clarté et pour une harmonisation au niveau international, la taille des flèches est adaptée.

B22 : il n'y a plus qu'un seul signal autorisant les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs, dont l'utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler), à franchir un feu rouge ou orange, pour tourner à droite ou à gauche ou pour continuer tout droit, et qui mentionne que la ou les flèches peuvent être adaptées en fonction de la ou des directions dans lesquelles le feu rouge ou jaune-orange peut être franchi. L'ancien B23 n'est donc pas repris.

Le signal B22 s'applique uniquement aux conducteurs de vélos et de speedpedelecs (comme c'est déjà le cas). Les conducteurs de cyclomoteurs ne peuvent pas franchir le feu rouge ou orange. Ils s'agit des véhicules qui sont plus lourds, et qui, en agglomération, où se trouvent le plus des usagers de la route actifs, ne peuvent pas circuler sur la piste cyclable. Il y a donc potentiellement un danger plus important, en particulier pour les piétons qui traversent.

Le signal repris ici contient les flèches qui indiquent les trois directions possibles, qui peuvent le cas échéant être combinées, de telle sorte que cet unique signal comporte toutes les possibilités.

Les anciens articles 67.4, 1°, 2° et 3° ne sont plus repris dans l'article relatif aux signaux de priorité. Les panneaux additionnels, qui peuvent compléter les signaux de priorité, sont repris à l'article 72.

Art. 66 – Signaux d'interdiction.

Il s'agit de l'ancien article 68. Tout comme pour les signaux relatifs à la priorité, les conditions de placement qui étaient prévues dans les anciens articles 68.1 et 68.2 ne sont pas maintenues. Celles-ci peuvent être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que l'usager doit respecter les signaux relatifs aux interdictions qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la voie publique.

Ici aussi, plusieurs nouveaux signaux sont introduits et certains symboles (voiture, motocyclette, cyclomoteur, véhicule attelé, cavalier, charrettes à bras, piéton, autobus,…) sont modernisés. Le tiret qui était placé sous certains usagers de la route, qui indiquait le sol, à chaque fois été supprimé car il n'avait aucune valeur ajoutée et ne cadrait pas avec des signaux routiers similaires.

- C5 : le symbole de la voiture est modernisé. On supprime la possibilité de panneaux additionnels « excepté 2+ »,« excepté 3+ ». Cette possibilité existe encore, mais avec le nouveau symbole P29 prévu dans l'annexe 1.

- C8 : ce nouveau signal interdit l'accès aux conducteurs de véhicules agricoles.

- C11, C13, C15, C17, C19 : les symboles sont plus abstraits, moins détaillés et neutres en matière de genre.

- C21 : accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée. Il est à présent indiqué que cela vaut aussi pour les trains de véhicules.

Contrairement au signal C24, ce signal vise la masse en charge, ce qui ne concerne pas nécessairement un camion mais bien d'autres véhicules tels que des autobus ou des autocars.

- C22 : ce nouveau signal interdit l'accès aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge par essieu dépasse la masse indiquée. Il vise notamment à restreindre l'accès à des ponts.

- C23 : il est maintenant précisé que l'interdiction s'applique aussi bien aux autobus qu'aux autocars car depuis l'arrêté royal du 21 juillet 2016, une distinction est faite entre les deux.

- C24 : lorsqu'il y a une inscription sur un panneau additionnel ou sur le symbole du camion en couleur claire , l'interdiction est limitée aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée. Auparavant, cela ne pouvait être précisé que sur un panneau additionnel : les deux possibilités existent à présent. Comme pour le C21, ce signal vaut à présent aussi pour les trains de véhicules.

- C25 a, b et c : accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses (éventuellement inflammables ou explosives, ou de nature à polluer les eaux) déterminées par les autorités compétents en matière de marchandises dangereuses Il est à présent indiqué que cela vaut aussi pour les trains de véhicules.

- C26 : la longueur maximale du véhicule ou train de véhicules est indiquée entre deux pointes de flèches. Le symbole d'un camion est représenté sur le signal ce signal s'applique à tout type de véhicule, comme le précise sa légende.

- C27 et C29 : accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une largeur/hauteur supérieure à celle indiquée. Il est à présent indiqué que cela vaut aussi pour les trains de véhicules.

- C30 : ce nouveau signal interdit l'accès aux conducteurs de véhicules qui tirent une remorque de camping.

Par le nouveau signal C30, on vise tant les véhicules tractant une caravane que les véhicules tractant une caravane pliante. C'est pour cette raison que l'expression « remorque de camping » est préférée à « caravane ».

- C31 : ce nouveau signal interdit l'accès aux autocaravanes (mobilhomes ou camping-cars).

- C35 et C39 : interdiction de dépasser. L'interdiction vaut dorénavant aussi pour les motocyclettes car, en application de l'article 9, § 9, elles peuvent également occuper toute la largeur d'une bande de circulation ou la moitié de la largeur de la chaussée dans le sens de la marche.

- C43 : la formulation des cas où la limitation de vitesse ne vaut plus est améliorée, pour plus de clarté. La mention stipulant que lorsqu'une certaine masse est indiquée sur un panneau additionnel, l'interdiction ne s'applique qu'aux véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à celle indiquée, n'est pas reprise. En effet, il appartient aux régions de déterminer quels signaux peuvent être combinés avec quels panneaux additionnels.

La disposition selon laquelle le signal C43 avec l'indication 30 km/h, placée au-dessus du signal R25, s'applique à toutes les voies publiques à l'intérieur des agglomérations est également supprimée. En pratique, cette combinaison n'est quasiment jamais utilisée et, de plus, elle n'est pas claire pour les usagers de la route. Si un signal C43 avec mention « 70 » est placé au-dessus du signal R25, la limitation de vitesse s'appliquera jusqu'au prochain carrefour. Idem lorsqu'un signal C43 avec mention « 30 » est placé au-dessus du signal R25. La vitesse n'est alors plus limitée dans toute l'agglomération, mais uniquement jusqu'au prochain carrefour.

- C45 : la légende est simplifiée. A l'instar du signal C43, les termes « S'il a été fait usage du signal C43, avec mention 30 km/h, au-dessus du signal R25, le signal C45, avec la même mention, doit être placé au-dessus du signal R27 de cette agglomération. » ne sont pas repris.

- C47 : « Péage » : la légende de ce signal est adaptée. En effet, ce qui compte c'est que le conducteur paye, et non qu'il s'arrête. La légende ne précise plus que l'inscription peut être remplacée par le mot « Taxes ».

- C49 : ce nouveau signal interdit l'accès aux véhicules à moteur qui font l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules sur l'environnement et la santé par une mauvaise qualité de l'air. Le signal routier faisait avant partie des panneaux d'indication (F117 et F118) mais il est plus logique de le placer dans la catégorie des signaux d'interdiction.

L'ancien article 68.4 n'est plus repris dans l'article relatif aux signaux d'interdiction. Les panneaux additionnels qui peuvent compléter les signaux d'interdiction sont repris à l'article 72.

Art. 67 – Signaux d'obligation.

Il s'agit de l'ancien article 69. Les conditions de placement prévues à l'ancien article 69.1 ne sont pas maintenues. Celles-ci seront incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux d'obligation visibles dans le sens suivi.

L'ancien article 69.2, qui prévoyait la possibilité d'un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'obligation, n'est pas repris ici mais bien via le sous-panneau M1 prévu à l'article 72, § 2.

- D1 : il y a désormais un signal D1, selon la direction concernée (a, b, c, d, e, f ou g).

Les signaux D1 a), b) et c) concernent l'obligation de suivre une direction au carrefour.

Les signaux D1 d) et e) imposent de contourner l'obstacle du côté indiqué par la flèche.

Les signaux D1 f) et g) imposent de suivre la direction indiquée par la flèche.

- D7 : ce signal peut aussi être utilisé pour indiquer les pistes cyclables séparées. Dès lors, les règles applicables sur la piste cyclable s'appliquent : les piétons peuvent y circuler mais ils doivent céder le passage aux cyclistes. Même si la définition de la piste cyclable fait référence à « une partie de la voie publique », cela n'empêche pas d'utiliser le signal D7. En effet, en plus de la piste cyclable, la voie publique contient également d'autres parties d'une voie publique, telles que des accotements.

Les gestionnaires de voirie auront le choix d'utiliser soit le signal D7 soit le signal R9 ou R12 soit le signal C3 avec un panneau additionnel pour régler la circulation sur les pistes cyclables seul ou isolées. On ne prévoit pas de signalisation spécifique aux « autoroutes cyclables ».

- D8, D10, D12, D14, D16 : pour chaque signal qui oblige les usagers à circuler sur une partie déterminée de la voie publique (comme c'est le cas pour un signal indiquant une piste cyclable), un signal de fin est créé.

- D13 et D15: ces nouveaux signaux indiquent respectivement une partie de la voie publique réservée aux piétons et une partie de la voie publique réservée aux cavaliers.

Le signal D13 combiné avec le panneau additionnel M41b-P2 autorise les bicyclettes (mais pas les speedpedelecs) à y circuler. Elles doivent alors céder la priorité aux piétons en application de l'article 11, § 3, 7°. Les règles générales de prudence prévues à l'article 7 restent également d'application.

- D17 et D18 : « usage obligatoire des feux de croisement » : ce signal peut être placé par les gestionnaires de voirie aux endroits où le Code de la voie publique n'impose pas l'usage des feux, alors qu'il peut être malgré tout nécessaire de les utiliser, compte tenu de la disposition particulière des lieux (par exemple, en cas de passage dans les bois, ou dans les tunnels d'une certaine longueur).

L'ancien article 69.4, qui précise différents panneaux additionnels pouvant compléter des signaux d'obligation, est repris à l'article 72.

Art. 68 – Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

L'ancien article 70.1, qui précise différents panneaux additionnels pouvant compléter les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement est repris à l'article 72.

Pour rappel, les signaux E1 (stationnement interdit) et E3 (arrêt et stationnement interdits) ont effet seulement sur la chaussée et sur l'accotement. Les signaux routiers concernant l'arrêt et le stationnement s'appliquent le long du côté de la voie publique où ils sont placés et ce, à partir du signal routier jusqu'au prochain carrefour inclus, ou jusqu'à l'endroit où une autre réglementation concernant l'arrêt ou le stationnement est indiquée. En effet, ce n'est pas seulement un signal relatif à l'arrêt et au stationnement qui peut indiquer le début d'une autre réglementation de stationnement : la bande de stationnement (marquage au sol) peut également autoriser le stationnement à cet endroit, dans une zone où le stationnement est interdit.

Les signaux E1 et E3 peuvent également avoir effet sur le trottoir, en présence d'un panneau additionnel, pour les engins de déplacement, les bicyclettes, les cyclomoteurs et pour les motocyclettes, avec le nouveau panneau additionnel M20. Lorsque les signaux E1 et E3 sont complétés par le panneau additionnel M21, ces signaux ont aussi effet sur la bande de stationnement.

Les signaux E5 et E7 indiquant un stationnement alternatif sont supprimés, conformément aux recommandations des États généraux de la sécurité routière. Ces signaux présentent un certain nombre d'inconvénients. Par exemple, les conducteurs ont une demi-heure (entre 19h30 et 20h) pour changer leur véhicule de côté à l'issue de la quinzaine, mais dans les faits, les voitures restent souvent stationnées du mauvais côté plusieurs jours durant, ce qui gêne les véhicules prioritaires dans des situations d'urgence. Dans les rues à sens unique, le stationnement en alternance présente également l'inconvénient de ne pas permettre l'usage de marquages pour indiquer aux automobilistes que les cyclistes sont autorisés dans l'autre sens. Enfin, lorsque des places de stationnement doivent être réservées à des catégories d'usagers ou de véhicules, il est impossible de changer la signalisation d'un côté tous les quinze jours.

A la place d'une série de signaux de type E9 a, b, c, d, etc, on prévoit désormais un unique signal E9. Il peut à son tour être complété avec les panneaux additionnels prévus à l'article 72, sur lesquels les symboles de l'annexe 1 peuvent aussi être repris.

Grâce à ces panneaux additionnels, les gestionnaires ont notamment la possibilité de :

- créer une interdiction permanente d'arrêt et de stationnement mais avec un arrêt autorisé de telle heure à telle heure ;

- créer des zones de livraison avec la possibilité de stationner pendant une période limitée (10 minutes, par exemple) ;

- prévoir des interdictions pour des catégories de véhicules (autocaravane, remorque de camping, mobilhomes, minibus, autocars) ;

Les autocaravanes (symbole P15 de l'annexe 1) figurent parmi les catégories d'usagers qui peuvent figurer sur un panneau additionnel complétant un signal E9. Ce terme remplace les « véhicules automobiles de camping » de l'ancien E9h, et recouvre aussi « mobilhomes ».

Stationnement payant/ticket : l'usage du panneau additionnel M23 (symbole de l'euro) remplace les mentions « payant », « ticket ».

Au dernier alinéa : lorsque le signal E9 est placé à un endroit où des emplacements de stationnement ou bien une bande de stationnement sont indiqués, cela signifie qu'un emplacement réservé pour un camping-car ou des véhicules partagés par exemple, ne vaut que pour ces emplacements ou pour cette bande de stationnement indiqués (article 68, § 2, dernier alinéa).

La disposition selon laquelle ce signal « doit être apposé à l'endroit le plus approprié » (dernier alinéa de l'ancien article 70.2.) n'est pas reprise : il s'agit d'une condition de placement et donc d'une compétence des régions.

Art. 69 – Signaux d'indication.

Il s'agit de l'ancien article 71. La disposition selon laquelle les signaux d'indication sont placés aux endroits appropriés eu égard à la nature de l'indication qu'ils fournissent, est une condition de placement. Celles-ci pourront être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire.

Les symboles représentant des usagers sont également adaptés, comme pour les autres signaux, d'une manière abstraite, minimaliste et neutre.

Plusieurs signaux d'indications sont déplacés vers la catégorie des signaux à réglementation particulière. Ils impliquent en effet une réglementation particulière qui s'applique entre le signal de début (anciens signaux F1a, et F1b, F5, F9, F12a, F99a, F99b et F99c, F103, F111 et F119) et le signal de fin (F3a et F3b, F7, F9, F11, F12b, F47, F101a, F101b et F101c, F105, F113 et F120).

Les signaux F4a et F4b ne sont plus repris ainsi que les signaux F117 et F118. Ces signaux sont transférés dans la catégorie des signaux d'interdiction qui peuvent aussi avoir une validité zonale.

Pour signaler le début et la fin des travaux, les panneaux A31, placés 150 mètres avant les travaux, et le panneau F47 en fin de travaux étaient autrefois utilisés. Désormais les travaux sont toujours annoncés par le panneau A31, mais le panneau R37 est maintenant placé au début des travaux et le panneau R39 à la fin des travaux.

Les symboles avec lesquels certains signaux d'indication peuvent être complétés sont repris à l'annexe 2, ce qui allège quelque peu le texte. La numérotation de ces signaux commence au F6 parce que les anciens signaux F1 à F5 sont désormais repris sous la nouvelle catégorie des signaux à réglementation particulière. Commencer avec un signal F6 permet aussi de garder autant que possible l'ancienne numérotation des signaux d'indication, tout comme pour les autres catégories de signaux.

- F6 : ce nouveau signal indique une sortie d'autoroute. Le symbole peut être complété par le numéro de la sortie.

- F7 : ce nouveau signal indique un échangeur d'autoroutes.

- F8 : « Tunnel ». Les panneaux additionnels M5 et M71 peuvent être utilisés pour en préciser respectivement la longueur et le nom.

- F13 : ce signal annonce des flèches sur la chaussée mais ne prescrit pas en lui-même le choix d'une bande de circulation. Ce sont les flèches qui prescrivent le choix d'une bande de circulation, raison pour laquelle la légende est adaptée. Des combinaisons des signaux F13 et/ou F14 et/ou F17 peuvent aussi exister.

- F14 : zone avancée réservée aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. La légende du signal est complétée pour préciser qu'il peut aussi reprendre les flèches du signal F13.

- F15 : signal prescrivant le choix d'une direction. La légende du signal est complétée pour préciser que le conducteur doit se conformer aux indications en fonction de la direction qu'il suit.

- F17 : ce signal, qui indique la bande bus, est entièrement modifié, pour revêtir la forme prévue au niveau international. Il est adaptable à la disposition des lieux. Des flèches sur le signal indiquent le sens de la circulation.

- L'ancien signal F18 n'est pas maintenu car il y a fusion entre le régime des bandes bus et celui des sites spéciaux franchissables (voir article 74, § 5).

- F23b : le numéro d'autoroute est désormais indiqué en blanc sur fond vert (et non plus en noir sur fond blanc), soit les mêmes couleurs que le F23c qui indique le numéro d'une route internationale.

Signaux de direction F33 a, b et, F34 a, b et c, F35 : les légendes de ces différents signaux sont simplifiées :

- F33a, F34a, F35 : la liste d'exemples est raccourcie, et les symboles qui peuvent y figurer ne sont plus énumérés ;

- F34b1, F34c1, F34b2, F34c2 : ces signaux peuvent aussi avoir un fond vert.

- F34b2, F34c2 : la légende ne précise plus que la mention de la destination et la flèche sont facultatives.

- F37 : signal de direction : la liste des exemples repris dans la légende est quelque peu étoffée.

- F41 : sur les signaux indiquant une déviation, il est à présent également prévu que le nom de la destination puisse être indiqué à la place du mot « déviation ».

- F44 : le signal qui indique un cours d'eau porte désormais la référence F44, au lieu de F57.

- F45a et F45b : voies sans issue. La légende de ces signaux est complétée pour préciser que le symbole peut être adapté en fonction des lieux. Cela ne signifie pas que le symbole du cycliste ou du piéton peut être remplacé par le symbole d'un autre conducteur ou d'un autre véhicule. Ce sont les bandes du symbole qui peuvent être modifiées pour refléter plus clairement la disposition de la voie sans issue.

- F48 à F50 : le signal indiquant le passage pour piéton porte désormais la référence F48 au lieu de F49 ; celui indiquant le passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues est le F49 au lieu du F50. Enfin, l'ancien F50bis devient le F50.

- F50 (ancien F50bis) : dorénavant n'importe quel danger (et donc plus seulement la présence de cyclistes ou de conducteurs de cyclomoteurs à deux roues) pourra être signalé au moyen de ce signal, en y faisant figurer le signal de danger du type A correspondant. La légende du signal est adaptée comme suit : « signal indiquant un danger aux conducteurs qui changent de direction », tout en précisant que le symbole du signal de danger peut être adapté en fonction des lieux.

- F52a et F52b (ancien signaux F52 et F52bis) : la référence aux tunnels est retirée car ces signaux peuvent s'utiliser partout.

Pour une série de signaux, la légende est modifiée de manière à être mieux adaptée à la réalité :

- F53 : « Hôpital » au lieu d'« établissement sanitaire ».

- F61 et F62 : un nouveau signal annonce le parking sécurisé, le nombre de cadenas et d'étoiles en indique le niveau de sécurité.

Certains signaux sont renumérotés : F63 (ancien F61), F64 (ancien F62), F65a et F65b (ancien F63) et F66 (ancien F65).

- F65a : la légende « distribution de carburant » remplace celle de « poste d'essence ». Le type de carburant peut être mentionné sur le signal routier ou sur un panneau additionnel, tels que LPG (liquified petroleum gas), du CNG (compressed natural gas),…symboles P37.

- F65b : ce nouveau symbole indique la borne de recharge électrique.

- F69 : en français, « cafétéria » au lieu de « débit de boissons ».

De nouveaux signaux d'indication sont ajoutés :

- F74 : « terrain pour autocaravanes » : ce nouveau signal indique un terrain destiné au camping des autocaravanes ou « mobilhomes ».

- F76 : ce nouveau signal indique un « emplacement pour pique-nique ».

- F79 : ce nouveau signal indique un « point de vue ».

- F80 (ancien F79), F81, F83, F85 : il s'agit des signaux d'indication à caractère temporaire utilisés lors de travaux (nouvelle couleur jaune).

- L'ancien signal F89 n'est pas repris : le F91 complété par un panneau additionnel indiquant la distance peut être utilisé à la place.

- F91 : la légende du signal est reformulée pour plus de clarté, et ses deux derniers alinéas sont supprimés car il s'agissait de conditions de placement, qui relèvent de la compétences des régions.

- Le signal F96 est ajouté : il est du même type que le F81 (qui s'applique de manière temporaire en cas de travaux) mais en bleu : en effet, il arrive qu'il s'agisse d'un évitement permanent.

- F99 : ce nouveau signal prévoit un refuge pour les véhicules agricoles, relativement lents, à emprunter le temps de laisser passer des véhicules plus rapides.

- F100 : ce signal, placé à la frontière, nouveau mais déjà utilisé sur le terrain, indique l'entrée en Belgique.

Il est maintenu que dans des cas particuliers, d'autres signaux d'indication (ce qui inclut également les signaux de direction) de forme rectangulaire, peuvent être utilisés. Cependant, il n'y a plus de restriction concernant la couleur.

L'annexe 2 reprend les symboles qui peuvent figurer sur certains signaux d'indication.

Art. 70 - Signaux à réglementation particulière.

Cette nouvelle catégorie regroupe différents signaux, dont la plupart relevaient précédemment de la catégorie des signaux d'indication. Elle est créée parce qu'à la différence de la majorité des signaux d'indication, ces signaux ne se contentent pas de fournir une indication à l'usager : des règles spécifiques y sont associées, dans le périmètre délimité pas un signal de début et un signal de fin.

- R1 et R3 indiquent le début et la fin des abords d'école.

- R5 et R7 indiquent le début et la fin de la zone de rencontre prévue à l'article 26 (anciens signaux F12a et F12b).

- R9 et R11 indiquent le début et la fin du chemin réservé prévu à l'article 28 (anciens signaux F99a, b et c, et F101a, b et c – il n'y a plus qu'un seul signal de début et de fin qui est maintenu – voir article 28). Sur ce signal, au moins deux catégories d'usagers sont indiquées.

- Les nouveaux signaux R12 et R13 indiquent le début et la fin de la piste cyclable non obligatoire prévue à l'article 9, § 1er, 7° et § 7. A la différence du signal indiquant la piste cyclable, qui relève des signaux d'obligation, ce signal n'est pas rond mais bien rectangle. Il se distingue aussi du chemin réservé accessible notamment aux cyclistes, dont le signal (R9) doit comporter au moins deux catégories d'usagers.

- R14 et R15 indiquent le début et la fin de la zone piétonne prévue à l'article 29 (anciens signaux F103 et F105).

- R17 et R19 indiquent le début et la fin de la zone cyclable (anciens signaux F111 et F113).

- R21 et R23 indiquent le début et la fin de la zone aéroportuaire (anciens signaux F119 et F120).

- R25 et R27 indiquent le début et la fin de l'agglomération (anciens signaux F1a, F1b, F3a et F3b). Différentes possibilités sont offertes : un signal vertical ou horizontal, avec ou sans le nom de l'agglomération, avec ou sans la limitation de vitesse.

- R29 et R31 indiquent le début et la fin de l'autoroute, prévue à l'article 24 (anciens signaux F5 et F7).

- R33 et R35 indiquent le début et la fin de la route pour automobiles prévue à l'article 25 (anciens signaux F9 et F11).

- Un nouveau signal R37 indique des travaux. La fin des travaux est indiquée par le signal R39 (ancien signal F47).

Les vitesses qui sont d'application dans une zone de rencontre, sur un chemin réservé, dans zone piétonne, une zone cyclable, une zone aéroportuaire ou une agglomération, pourraient varier d'une région à l'autre. Pour que cela soit clair pour l'usager, la vitesse maximale autorisée peut être indiquée sur le signal (en bas à droite).

Le second paragraphe prévoit que les règles particulières s'appliquent à l'intérieur du périmètre délimité, sauf aux endroits où d'autres règles s'appliquent en présence de signaux routiers. En effet, il est logique que, par exemple sur une autoroute, un autre régime de vitesse puisse être imposé à certains endroits.

La disposition du paragraphe 2 précise que les signaux routiers peuvent prévoir une autre réglementation et, par exemple, autoriser le stationnement dans une zone de rencontre. Il s'agit d'une "exception locale". Cela ne signifie pas qu'il est mis fin à la couverture géographique de la réglementation au moyen de réglementations spécifiques.

Il en va différemment des signaux à validité zonale relatifs à la vitesse (art. 71, § 6.2°). En effet, les zones de vitesse peuvent réellement prendre fin en présence d'une autre zone de vitesse ou d'un signal couvrant une zone géographique à réglementation spécifique impliquant une limitation de vitesse (par exemple, les signaux R1 abords d'école, R5 zone de rencontre, R14 zone piétonne, R17 zone cyclable, R25 agglomération).

Cette possibilité n'existe pas pour les signaux qui couvrent une zone géographique à réglementation particulière. Il devra toujours y avoir un signal de fin, car ici plusieurs réglementations particulières peuvent s'appliquer (vitesse, stationnement, dépassement, place sur la voie publique, etc.).

Art. 71 – Signaux à validité zonale.

La signalisation à validité zonale fait elle aussi l'objet d'une section distincte regroupant toutes les règles qui la concernent, et qui reprend notamment l'ancien article 65.5.

Le § 6 stipule que la réglementation zonale a effet dans toute la zone délimitée sauf aux endroits où une autre réglementation est prévue au moyen de signaux, avec deux précisions pour les zones de vitesse :

1° Cette autre réglementation peut découler de signaux à réglementation particulière : plusieurs de ces signaux (abords d'école, chemin réservé, zone de rencontre, …) impliquent en effet une limitation de vitesse spécifique, qui prévaut alors.

2° Les signaux qui indiquent une zone de vitesse mettent fin à la zone de vitesse en vigueur.

Voici quelques exemples dans un but de clarification. Dans une zone de stationnement payant, une place de stationnement est réservée aux personnes en situation de handicap (sans indication supplémentaire concernant le stationnement payant). Sur cet emplacement réservé, le stationnement payant ne s'applique pas. Il s'agit d'une exception locale.

Si une zone de rencontre est délimitée à l'intérieur d'une zone bleue plus large, une interdiction générale de stationnement s'y applique. Si des emplacements de stationnement y sont tout de même indiqués, les règles de la zone bleue (= la zone bleue plus étendue dans laquelle se trouve la zone de rencontre) s'appliquent.

Pour les zones de vitesse, le principe suivant s'applique :

- une zone de vitesse (Z1-C43) met fin à une autre zone de vitesse.

- il en va de même pour les signaux R (il s'agit des signaux qui couvrent « une zone géographique » à réglementation particulière qui impliquent une limitation de vitesse (par exemple, une zone de rencontre).

Ainsi, il peut être mis fin à une zone 50 par le début d'une zone 30, par le début d'une zone de rencontre, etc. Un panneau indiquant la fin de la zone 50 n'est pas nécessaire à ces endroits.

- Les signaux routiers ordinaires (non zonaux ou ne concernant pas une zone géographique à réglementation particulière, c'est-à-dire sans panneaux Z ou R) indiquent simplement une « exception locale", mais ne mettent pas fin à la zone de vitesse.

Par exemple, après un panneau C43 "30" placé à l'intérieur d'une zone 50, la vitesse zonale (50 km/h) s'applique à nouveau après le carrefour.

Art. 72 – Panneaux additionnels.

Il est prévu que plusieurs catégories de véhicules ou d'usagers de la voie publique puissent être mentionnés sur un seul et même panneau additionnel.

D'autres inscriptions que celles mentionnées au présent règlement et à l'annexe 1 peuvent aussi être indiquées sur le panneau additionnel. Ainsi les mots « sauf autorisation » peuvent être mis sur le panneau additionnel. Des abréviations peuvent aussi être utilisées.

Les panneaux additionnels permettent de préciser ou limiter la signification d'un signal routier au moyen d'une inscription ou d'un symbole. Ils sont fixés en dessous du signal.

Les panneaux additionnels étaient auparavant éparpillés dans de nombreux articles et repris à l'ancien article 65.2. Ils sont à présent regroupés à l'article 72, et prévus dans les légendes de certains signaux routiers. La liste des inscriptions et symboles qui peuvent figurer sur des panneaux additionnels, ainsi que leur signification, est reprise à l'annexe 1.

Autre changement important : ils portent désormais des inscriptions ou symboles en noir sur fond blanc, et non plus en blanc sur fond bleu. Cette combinaison de couleurs est conforme à la Convention de Vienne. Une période transitoire est prévue pour les panneaux additionnels bleus.

L'article est divisé en paragraphes relatifs à différentes catégories de panneaux additionnels.

A chaque fois, quelques exemples sont donnés sur ce à quoi ressemblent les différents types de panneaux additionnels. Les symboles qui peuvent y être indiqués sont repris dans l'annexe 1. Lorsque l'usage d'un panneau additionnel est limité à un signal en particulier, il est fait mention explicitement.

Un paragraphe « autres panneaux additionnels » est ajouté, avec notamment la mention « rappel », « rue scolaire » et le symbole qui indique une rue réservée au jeu.

Il y a un certain nombre de nouveaux panneaux additionnels, comme pour le stationnement payant (symbole « € »), les motocyclettes sur la chaussée,… Ce dernier panneau additionnel peut compléter un signal E1 et dès lors interdire le stationnement des motos sur les trottoirs, éventuellement via une signalisation zonale.

En présence d'un signal C3 complété par un panneau additionnel M41a-P.30 (excepté chargement et déchargement de marchandises), l'accès des véhicules n'est autorisé que pour se rendre immédiatement à l'endroit où ils doivent charger ou décharger, en quittant ensuite immédiatement les lieux.

Section 4 – Marques routières.

La structure de ce chapitre est adaptée.

Art. 73 – Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée.

Il s'agit de l'ancien article 75, qui est restructuré.

Le § 1er, 2° prévoit désormais une ligne continue de couleur jaune tracée sur le bord réel de la chaussée, sur la bordure du trottoir ou sur un accotement en saillie. Auparavant seule la ligne discontinue de couleur jaune était prévue. L'arrêt et le stationnement sont interdits le long de cette ligne continue.

Au § 2, le bord fictif de la chaussée délimite les endroits réservés à l'arrêt et au stationnement, sur lesquels il n'est dès lors pas autorisé de circuler, sauf pour le croisement ou le dépassement. Il s'agit de la ligne blanche continue tracée sur la chaussée.

Le § 3, relatif au balisage, reprend l'ancien article 79. Il est reformulé du point de vue de l'usager car l'ancienne formulation constituait une condition de placement de ces dispositifs rétroréfléchissants, ce qui relève de la compétence des régions.

Art. 74 – Marques longitudinales séparant les bandes de circulation.

Il s'agit de l'ancien article 72.

L'ancien article 72.7, qui porte sur le marquage de la bande réservée aux heures de pointe, est repris au dernier alinéa du § 3.

Au § 5, le nouveau texte organise aussi une fusion de la bande bus et du site spécial franchissable. La différence portait notamment sur le fait que les conducteurs pouvaient emprunter la bande bus à l'approche immédiate du carrefour pour changer de direction, ce qui n'était pas prévu dans le cas d'un site spécial franchissable. Dans le texte en néerlandais, la bande bus (anciennement « busstrook ») est renommée « busbaan ».

Le texte prévoit désormais que lorsque le marquage continu de la bande bus se transforme en un marquage discontinu, les véhicules peuvent circuler sur la bande bus à partir de l'endroit précis où les traits continus deviennent des traits discontinus pour changer de direction au prochain carrefour . La règle est plus claire pour le conducteur vu qu'elle est matérialisée par le marquage. Il ne doit plus interpréter où se situe « l'approche immédiate » du carrefour.

Un seul signal F17 est conservé. Ce signal revêt désormais la forme prévue au niveau international et est adaptable à la disposition des lieux.

Art. 75 – Marques longitudinales indiquant une piste cyclable.

L'ancien article 74 mentionnait encore qu'il devait s'agir d'une partie de la voie publique « n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles ». Ceci n'est plus mentionné ; c'est le marquage qui délimite la piste cyclable et la largeur n'y change rien.

Art. 76 – Marques transversales.

Cet article est très légèrement reformulé et un § 5 prévoit désormais que des clous lumineux blancs aux carrefours, relient les pistes cyclables (ou les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9 ou D11) entre elles.

Art. 77 – Autres marques routières.

Cet article conserve le numéro 77. Certaines formulations y sont améliorées.

Lorsque des places de stationnement sont délimitées par des marques routières blanches dans la bande de stationnement, elles ne font pas partie de la chaussée. Les conducteurs ne peuvent donc pas les franchir. Le marquage ne sert alors qu'à organiser le stationnement au-delà du bord fictif de la chaussée.

Lorsque les places de stationnement sont délimitées sur la chaussée, par exemple par des marquages en coin et des marquages en T (indications subtiles), elles font partie de la chaussée. Les conducteurs peuvent donc les franchir. Le marquage ne sert alors qu'à organiser le stationnement sur la chaussée.

Les motocyclettes sont également reprises au § 5, pour permettre leur stationnement sur un emplacement équipé d'arceaux ou avec un marquage au sol reprenant le symbole d'une motocyclette.

Au § 6, on ne précise plus qu'il s'agit de « la zone où aboutit la piste cyclable ». En effet, des zones avancées pour cyclistes ou

conducteurs de cyclomoteurs peuvent exister même en l'absence de pistes cyclables y aboutissant.

Un nouveau § 9 prévoit que des marques en zig-zag de couleur blanche peuvent être apposées sur le sol. Ces marques en zigzag font partie de la chaussée. Les conducteurs peuvent donc y circuler. Elles délimitent les zones de livraison, les zones pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou les arrêts pour les véhicules des services réguliers de transport en commun. Les marquages qui sont repris à titre d'exemple pour indiquer un arrêt de bus dans l'actuel article 77.3 ne sont pas maintenus car en raison de leur ressemblance avec les zones d'évitement, les conducteurs supposent souvent à tort qu'ils ne sont pas autorisés à circuler sur cet arrêt de bus.

La disposition relative au balisage de la voie publique au moyen de dispositifs rétroréfléchissants (ancien article 79), est à présent reprise dans l'article 73, § 3. L'information fournie par ces dispositifs aux usagers de la route est clarifiée, à savoir que dispositifs rétroréfléchissants de couleur rouge ou orange indiquent le bord de droite et ceux de couleur blanche indiquent le bord de gauche.

L'ancien article 73, relatif aux marques provisoires, est à présent repris au § 10. L'objectif est de multiplier les possibilités qui s'offrent au gestionnaire en cas de chantier sur la voie publique. Ne sont plus seulement concernées les marques indiquant les bandes de circulation, mais également les flèches de sélection, les pistes cyclables ou les marquages transversaux tels que les passages pour piétons ou les lignes d'arrêt.

Ces marques provisoires rendent bien sûr sans effet les marquages blancs qu'elles remplacent.

La couleur jaune-orange est préférée à la couleur orange car elle garantit une meilleure visibilité la nuit. Le gestionnaire devra en tout cas veiller à ne pas utiliser une couleur qui se rapproche trop de la couleur jaune utilisée pour les marquages d'arrêt et de stationnement.

Chapitre 9 – Panneaux sur véhicules.

Ce nouveau chapitre 9 est exclusivement dédié à ces panneaux qui jusqu'à présent étaient dispersés dans des articles distincts.

Art. 78 – Panneaux pour du transport spécifique.

Ce nouvel article reprend les panneaux qui doivent être placés sur les véhicules utilisés pour le transport scolaire (V1, qui figurait à l'ancien article 39bis.1. et dont le graphisme est modernisé), le transport en commun des personnes en situation de handicap (V2), la promotion des formes durables de mobilité (V3) et les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (V4).

Art. 79 – Panneau d'escorte pour un groupe de cyclistes.

Cet article remplace l'ancien article 43bis.5.

Art. 80 – Plaque de vitesse.

Cet article remplace l'ancien article 59.3. Seuls les véhicules dont la vitesse est limitée à 100 km/h sur les autoroutes doivent encore être munis d'une plaque de vitesse.

En d'autres mots, il s'agit des autocars « Tempo 100 ». Pour les autres véhicules de plus de 3,5 tonnes, la plaque de vitesse n'a pas d'utilité car leur vitesse est techniquement limitée à 90 km/h.

Chapitre 10 – Cycles, leurs remorques, engins de déplacement et véhicules attelés.

Section 1ère. Equipement et dimensions des cycles et de leurs remorques.

Art. 81 – Equipement et dimensions des cycles et de leurs remorques.

Cet article (ancien article 82) contient des dispositions relatives à l'équipement obligatoire et aux dimensions des cycles : catadioptres, freins, sonnette, … Il est fortement simplifié.

La philosophie qui est suivie est la suivante : le présent texte doit déterminer les règles d'usage de certains équipements mais les prescriptions techniques qui leur sont propres ne doivent plus être reprises dans le Code de la voie publique.

L'ancien article 82.1.1, 5° n'est pas repris : on ne distingue ainsi plus les bicyclettes selon le diamètre de leurs roues, la présence d'un guidon de course ou de certains types de pneus.

Pour les catadioptres, le § 1er établit la règle, qui s'applique « en permanence », et le § 2 prévoit l'exception, en journée et lorsque la visibilité est suffisante. L'usage des feux est quant à lui repris à l'article 44.

Le § 3 prévoit désormais des catadioptres rouges à l'arrière des remorques, et non plus des feux rouges. La disposition de l'ancien article 82.1.3, que des feux rouges sur la remorque n'étaient requis que lorsque le feu rouge du cycle était masqué par la remorque, est désormais repris à l'article 44.

Au § 4 (ancien 82.1.4.), le 5° ne fait plus mention des catadioptres montés avant le 1er janvier 1985.

Dans la disposition « Les feux et catadioptres doivent être parfaitement visibles et en bon état de fonctionnement », les termes en « bon état d'entretien » sont omis car le bon fonctionnement implique le bon entretien.

Les spécifications techniques des catadioptres sont déterminées dans l'arrêté royal du 21 décembre 1983 relatif aux conditions d'homologation auxquelles doivent répondre les catadioptres et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cycles et leurs remorques, ainsi que les catadioptres latéraux et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cyclomoteurs. Cet arrêté royal reste d'application.

Le § 5 (ancien 82.2.) est simplifié, la « sonnette » remplace « l'avertisseur sonore constitué par une sonnette ».

Le § 6 (ancien 82.3.) est lui aussi fortement simplifié : on y mentionne, pour tous les cycles, un « système de freinage suffisamment efficace ».

Dans le nouveau § 7, le « vélo-remorque », ou encore « semi-vélo » ou « vélo tracté », qui consiste en une barre de traction à accrocher au vélo adulte, remplaçant ou relevant la roue avant est considéré comme faisant partie intégrante du vélo et non plus comme une remorque. Ceci signifie qu'ils doivent également être munis des catadioptres et des feux requis, tout comme un vélo.

Le § 8 reprend l'ancien article 82.4. La largeur maximale d'une bicyclette passe de 0,75 à 1 mètre : ceci est cohérent avec le fait que les cycles de maximum un mètre de large sont assimilés à des bicyclettes.

Lorsqu'il est fait mention de la largeur mesurée toutes saillies comprises, cela se réfère uniquement à la dimension de la remorque et ne vise pas le chargement. En effet, les dimensions du chargement relèvent de la compétence des régions.

La référence aux projets pilotes portant sur le transport de marchandises dans des remorques allant jusqu'à 1,20 mètres de large n'est pas repris ici.

Un nouveau § 9 prévoit désormais la possibilité pour la police locale ou fédérale d'utiliser des feux bleus et une sirène sur un cycle.

Section 2. - Equipement et dimensions des engins de déplacement.

Art. 82 – Equipement et dimensions des engins de déplacement.

Il s'agit de l'ancien article 82bis. Il n'est pas modifié.

Section 3. - Equipement et dimensions des véhicules attelés.

Art. 83 – Equipement et dimensions des véhicules attelés.

La numérotation de l'article est ici aussi adaptée. Pour rappel, les catadioptres doivent être homologués conformément à l'AR du 8 mai 1969 relatif à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules (M.B. 13.05.1969).

Il y a une règle d'interdiction générale de placer d'autres catadioptres que ceux réglementaires dans le Règlement technique, mais ce Règlement ne s'applique pas aux véhicules attelés. Il faut donc maintenir la possibilité des catadioptres orange sur les côtés (ce qui exclut les catadioptres d'autres couleurs).

L'ancien article 83.1 était très technique et donc compliqué. Pour cette raison, il est remplacé par une disposition plus simple qui prévoit que les catadioptres doivent toujours être bien visibles.

Chapitre 11 – Dispositions abrogatoires, transitoires et entrée en vigueur.

Art. 84 – Abrogation.

L'arrêté royal de 1975 peut être entièrement abrogé : les dispositions pour lesquelles l'autorité fédérale est compétente sont reprises dans le présent arrêté. Celle pour lesquelles les régions sont compétentes sont reprises dans des arrêtés régionaux qui entrent en vigueur à la même date que le présent arrêté royal.

Art. 85 – Dispositions transitoires.

La plupart des signaux sont modifiés, en réponse à différents objectifs : être conformes à la Convention de Vienne et harmonisés au niveau international, être les plus visibles possible (avec un liseré blanc ou noir), être neutres en matière de genre, et plus modernes. La couleur des panneaux additionnels est également modifiée (noir sur fond blanc au lieu de blanc sur fond bleu).

Afin de permettre aux gestionnaires de voirie de remplacer les signaux au fur et à mesure de leur usure et d'étaler les dépenses y relatives (un signal a une durée de vie n'excédant pas 10 ans), une période de transition jusqu'au 1er janvier 2045 est prévue. Il est attribué aux anciens signaux qui ne sont pas conformes aux nouveaux signaux du code de la voie publique, la même signification qu'à ces nouveaux signaux.

Néanmoins, les anciens signaux F17, F18 et les anciennes marques prévues aux articles 72.5 et 72.6 conservent leur signification jusqu'au 1er janvier 2027 ;

Les anciens signaux F111 et F113 avec une validité zonale ou avec la mention « rue cyclable » sont réputés avoir la même signification que les nouveaux signaux R17 (« zone cyclable ») et R19 (« fin d'une zone cyclable »), jusqu'au 1er janvier 2035.

Art. 86 – Entrée en vigueur.

Etant donné que le Code de la voie publique est complété par trois arrêtés (« codes de la route ») régionaux et afin de s'assurer une entrée en vigueur concordante, l'entrée en vigueur est fixée au 1er septembre 2026.

Ce délai après la publication au Moniteur belge est prévu afin de laisser le temps nécessaire aux nombreuses adaptations, notamment réglementaires, informatiques ou pédagogiques, qui découlent de cette révision de l'arrêté de 1975.

Art. 87. – Article d'exécution.

Désigne la personne chargée de l'exécution de l'arrêté.

Annexe 1

Un nouveau symbole concerne les vélos cargo (P3). Cela peut par exemple être utile en matière de stationnement.

Les symboles des véhicules en libre-partage sont revus pour être plus lisibles : bicyclettes (P4), engins de déplacement (P6) et cyclomoteurs (P7).

Le symbole de la trottinette (P5, engins de déplacement) est également revu.

Annexe 2

Un nouveau symbole est ajouté pour le « Parc d'activités économiques », qui remplace « Entreprise et zone industrielle ».

Quand il est précisé qu'il s'agit d'un « exemple », cela signifie que le symbole peut être adapté par le gestionnaire de voirie. Il n'est donc pas exclu que des symboles différents soient utilisés par diverses communes. Si nécessaire, les limites de ces adaptations seront déterminées dans la réglementation propre aux régions.

Anciens articles qui ne sont pas repris.

Ancien article 11 – Limitations de vitesse.

Les seules règles relatives à la vitesse qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale sont celles d'application sur les autoroutes. L'ancien article 11 n'est pas donc maintenu et la limitation de vitesse de 120 km/h est déplacée dans l'article 24 relatif aux autoroutes.

Ancien article 18 – Intervalle entre les véhicules.

L'ancien article 18, relatif aux intervalles entre les véhicules, qui énumérait une série de distances de sécurité que les conducteurs devaient respecter entre eux dans des situations précises, n'est pas maintenu.

La règle selon laquelle tout conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, respecter entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante est maintenue à l'article 10, § 3.

L'ancien article 18.1, qui précisait que, sur les ponts, la distance de 15 mètres à conserver entre les véhicules dont la MMA dépasse 7,5 tonnes, n'est pas maintenu. Ce sont des raisons techniques liées à la structure du pont (= infrastructurelles) qui sous-tendent cette règle et qui par conséquent relèvent de la compétence régionale.

Les anciens articles 18.2. et 18.3. ne sont pas repris . La règle formulée à l'article 10, § 3 implique le respect de distances minimales, qui s'appliquent à tous les conducteurs, dès lors que la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h. A titre d'exemple, la règle énoncée à l'article 10, § 3 implique qu'un intervalle de 27,77 m doit être maintenu entre deux véhicules qui circulent à 50 km/h. A 70 km/h, cette distance passe à 38,88 m. A 90 km/h, cette distance passe à précisément 50 m.

L'alinéa de l'ancien article 18.4. relatif à l'usage, pour les véhicules militaires, des feux de croisement ou de route, est déplacé dans le chapitre relatif à l'emploi des feux (article 44, § 5, 3°). L'alinéa relatif à la signalisation des convois militaires se trouve dorénavant dans les dispositions consacrées aux usagers en groupe (article 38, § 6).

Ancien article 22ter – Circulation sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés.

Cet article n'est pas maintenu. Les dispositions qui y étaient prévues sont soit déplacées dans d'autres articles, soit abandonnées.

L’obligation d’approcher les dispositifs surélevés à une vitesse modérée est considérée comme relevant de la compétence desrégions.

Le devoir de prudence est également omis, selon la logique que l’article 7 contient une règle générale de prudence. Les règles relatives à l’arrêt et au stationnement sont placées dans les articles y relatifs.

La limitation de vitesse de 30 km/h n’est pas maintenue car il s’agit d’une compétence régionale.

Ancien article 22quater – Zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l’heure.

Cet article n’est pas maintenu car il se limite à définir la zone par rapport aux signaux routiers ad hoc, et à déterminer la vitesse qui y est d’application (ce qui est en outre inutile car la limitation de vitesse est clairement indiquée sur le signal).

Ancien article 22novies – Circulation dans les rues cyclables.

Cet article n’est pas maintenu. Les diverses dispositions qui y étaient contenues (place sur la chaussée, accès, dépassement et vitesse) sont déplacées dans les articles y relatifs. La vitesse maximale (30 km/h) est désormais une compétence régionale.

Ancien article 22decies – Circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe.

Un marquage spécifique est prévu à l’article 74, § 3, dernier alinéa. Il n’est donc pas nécessaire de maintenir cet article, d’autant plus que les règles d’usage de la bande de circulation réservée aux heures de pointe sont énumérées à l’article 9, § 5 relatif à la place des usagers sur la voie publique, ainsi qu’à l’article 59 relatif signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d’autres parties de la voie publique et à l’article 63, § 3.

Ancien article 26 – Stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération.

Le stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération, qui n’était quasiment plus utilisé, n’est pas maintenu.

Ancien article 27 – Stationnement à durée limitée.

Cet article n’est pas maintenu. Le stationnement payant est considéré comme une compétence régionale depuis l’arrêt 48/2013 de la Cour constitutionnelle du 28 mars 2013. Par conséquent, les dispositions qui étaient reprises à l’ancien article 27 sont toutes omises.

Les dispositions sur les zones bleues ne sont pas non plus reprises car elles sont considérées comme une compétence des régions.

La signalisation routière relative au stationnement payant est cependant maintenue dans un souci de cohérence avec l’ensemble de la signalisation relative au stationnement et étant donné qu’il s’agit d’une signalétique à destination des usagers de la route.

Anciens articles 27bis – Emplacements de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap et 27ter - Places de stationnement réservées.

Les emplacements réservés sont signalés au moyen de signaux routiers. Conformément à la logique suivie, ces articles ne sont pas maintenus car la légende des signaux routiers suffit.

Ancien article 27quater. Contrôle électronique.

L’ancien article 27quater, qui prévoyait qu’une commune pouvait remplacer l’usage de la carte de stationnement par un système de contrôle électronique basé sur la plaque d’immatriculation, n’est pas maintenu. Ce n’est en effet pas à l’autorité fédérale de déterminer de quelle manière doit s’effectuer ce contrôle.

Ancien article 27quinquies – Usage du sabot.

La réglementation concernant l'utilisation du sabot est une compétence des régions et n'est donc plus reprise dans le Code de la voie publique.

Ancien article 28 - Ouverture des portières.

Les dispositions de l'ancien article 28 sont reprises à l'article 7 puisqu'il s'agit d'une règle de comportement.

Anciens articles 29, 30 et 30bis – Emploi des feux.

Les articles 29, 30 et 30bis (emploi permanent du feu arrière et du feu de croisement des cyclomoteurs) sont regroupés dans un seul article relatif à l’emploi des feux (nouvel article 44).

Ancien article 38 – Comportement à l'égard des véhicules prioritaires faisant usage de l'avertisseur sonore spécial.

Cet article n’est pas maintenu, les règles qui y étaient contenues sont reprises à l’article 11, § 3, 2° (priorité).

Ancien article 39 – Comportement à l'égard des autobus et des trolleybus quittant leurs points d'arrêt.

Cet article n'est pas maintenu, les règles qui y étaient contenues ont été reprises sous l'article 11, § 3, 3° (priorité).

Ancien article 39bis – comportement à l'égard des véhicules affectés au transport scolaire.

La référence au signal spécial qui doit être placé dans les véhicules, les prescriptions techniques et conditions de placement qui s'y rapportent sont déplacées dans un article distinct (art. 78).

La règle de comportement que le conducteur d'un véhicule qui approche un bus scolaire doit suivre a été modifiée et se trouve dans le nouvel article 34, § 3 (comportement à l'égard des piétons). Lorsque le bus scolaire (dont les feux indicateurs fonctionnent) se trouve sur la chaussée, le conducteur qui circule du côté où s'effectue l'embarquement ou le débarquement des enfants doit s'arrêter (ceci n'est plus laissé à son appréciation, les mots « au besoin » sont omis) à l'arrière du bus scolaire.

Ancien article 44 – Conducteurs et passagers des véhicules.

Cet article, qui reprenait en vrac une série de règles relatives à l'utilisation des places assises par les conducteurs et passagers est restructuré et remplacé par l'article 41 « Places assises ».

Ancien article 45 (et suivants) – Chargement des véhicules.

Les articles 45, 45bis, 46 et 47, relatifs au chargement sont des articles qui concernent une matière qui a été régionalisée, et ne sont dès lors pas maintenus.

Ancien article 48 – Transport exceptionnel.

L'article 48 est un article qui concerne une matière qui a été régionalisée ; il n'est donc plus repris dans le nouvel arrêté royal.

Ancien article 48bis – Transport des marchandises dangereuses.

Cet article relève encore de la compétence fédérale uniquement en ce qui concerne le transport de marchandises explosibles, radioactives ou animales.

L'ancien article 48bis.1, relatif à l'obligation d'emprunter les autoroutes, est à présent repris dans l'article sur les autoroutes (article 24, § 6).

L'ancien article 48bis.2, relatif aux signaux routiers C24a, b ou c qui interdisent l'accès aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses, n'est pas maintenu car, selon la logique suivie, cette interdiction découle des signaux d'interdiction et ne doit donc pas être rappelée.

Ancien article 54 – Charrettes à bras.

Cet article n'est pas maintenu car, selon la logique suivie, il est déjà réglé par la règle générale de prudence prévue à l'article 7.

Ancien article 56 – Véhicules ou animaux halant des bateaux.

Cet article n'est pas maintenu : son application lors de manifestations folkloriques était tellement limitée que cela n'a plus de sens de le mentionner. L'emploi des feux est en outre réglé à l'article 44.

Ancien article 56bis – Véhicules folkloriques.

Cet article n'est pas maintenu. Une définition du véhicule folklorique est prévue, et l'article relatif aux trains de véhicules (article 40, § 2, 6°), prévoit déjà qu'ils peuvent tirer plus d'un véhicule. Comme l'ancien article 56bis ne contient pas d'autre disposition, sauf en ce qui concerne le fait que les véhicules folkloriques ne sont pas soumis à une série de dispositions du règlement technique (ce qui est aussi prévu par le règlement technique), il n'est pas nécessaire de garder un article spécifique pour ces véhicules. Enfin, les exceptions prévues à l'article 56bis relatives au chargement (ancien article 46) et au transport exceptionnel (ancien article 48) relèvent de la compétence des régions.

Ancien article 57 – Circulation dans les zones portuaires et aéroportuaires.

Puisque l'autorité fédérale n'est pas compétente pour déterminer que les conseils communaux sont compétents pour adopter des règlements complémentaires applicables relatifs à ces zones, l'ancien article 57 n'est pas repris.

Pour indiquer aux usagers de la route qu'ils entrent dans une zone aéroportuaire des signaux sont prévus (R21 et R23, cf. article 70).

Ancien article 58 – Limitations de la circulation en période de dégel.

Cet article n'est pas maintenu. Il permettait aux gouverneurs de fixer des limitations de la circulation en période de dégel. Cela concernait principalement les anciennes routes pavées, qui ne pouvaient pas être utilisées correctement en cas de dégel. Il s'agit en

outre d’une compétence qui ne relève pas du niveau fédéral.

Anciens articles 78 (Signalisation des chantiers et des obstacles) et 80 (Placement de la signalisation routière).

L’ancien article relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles n’est pas maintenu ; il s’agit d’une compétence régionale. La même chose vaut pour l’article 80 relatif au placement de la signalisation routière.

Ancien article 81 (Véhicules à moteur et leurs remorques).

L’ancien article 81.1 relatif aux prescriptions techniques des véhicules à moteurs, qui détermine des prescriptions techniques auxquelles les véhicules à moteur et leurs remorques doivent répondre, n’est pas maintenu. Ces règles sont précisées par le règlement technique des véhicules automobiles et par le règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes. Mentionner ces prescriptions ici n’apporte aucune valeur ajoutée, au contraire cela pourrait prêter à confusion car ces règlements techniques sont seulement applicables aux véhicules immatriculés en Belgique.