

Un nouveau Code de la voie publique pour une mobilité plus apaisée

Dossier de presse

Un Code de la voie publique. Un nouveau nom pour une nouvelle logique : celle d'un partage plus équilibré et d'une meilleure cohabitation entre les usagers.

La mobilité nous concerne tous et toutes. Chaque jour, nous marchons, nous roulons à vélo, nous nous déplaçons en trottinette, en voiture... Autant de mouvements jusqu'à présent encadrés par un Code vieux de cinq décennies, modifié plus d'une centaine de fois, avec des dispositions parfois devenues obsolètes. Il était grand temps de procéder à un toilettage en profondeur de cette réglementation afin d'aboutir à un texte cohérent et lisible par toutes et tous.

On ne se déplace plus de la même manière qu'il y a 50 ans. Cette réforme s'adapte aux nouveaux usages et accorde à chacun.e une place plus équitable sur la voie publique, avec la volonté de maximiser la sécurité de chaque usager, et une attention particulière aux usagers actifs.

Cette révision du Code de la route, dans les tiroirs depuis près de 20 ans, répond pleinement aux nouvelles habitudes de mobilité. Elle fournit le cadre permettant et favorisant le développement d'une mobilité plus sûre et toujours moins polluante, un enjeu fondamental face au défi climatique.

Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité : « Depuis le début de mon mandat, mon ambition est de faire de la mobilité une liberté. Mais il n'est de liberté sans respect entre usagers, sans partage équilibré de l'espace public. Le Code de la voie publique répond à ces deux enjeux fondamentaux, à travers une réglementation adaptée aux nouveaux besoins et aux dernières évolutions en matière de mobilité, tout en garantissant une cohabitation apaisée des différents modes de déplacement ».

Contexte et historique

Ce projet est avant tout une modernisation du Code de la route belge. Il constitue **l'aboutissement d'un processus de près de 20 ans, entamé en 2005 via l'association de différents acteurs** (parties prenantes, SPF Mobilité, SPF Justice, Régions, Centrex, représentants du Collège des procureurs généraux et de l'Association des juges de police mais aussi représentants des régions).

En 2020, l'Accord de gouvernement est limpide sur sa volonté d'enfin aboutir sur la révision du Code de la route. En 2021, à la demande du Ministre de la Mobilité, de nouvelles modifications sont apportées au projet de réforme afin d'intégrer les toutes dernières évolutions en matière de mobilité et de répondre aux objectifs poursuivis de simplification des règles et d'un meilleur équilibre entre usagers.

Ce travail est le fruit d'une **véritable collaboration interfédérale** dans la mesure où, depuis la Sixième réforme de l'Etat en 2014, la réglementation de la circulation routière est partiellement régionalisée. Les représentants des régions ont été associés à chaque étape du travail. Les régions introduiront au Conseil d'Etat leur propre texte au même moment que le sera le nouveau Code fédéral de la Voie Publique.

Cinq piliers

1. Donner leur juste place à tous les usagers sur la voie publique

Il est essentiel en 2023 de repenser la manière dont nous partageons la voie publique, dans une optique de rééquilibrage de la place donnée à chaque usager. Ce rééquilibrage est par ailleurs très bénéfique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, puisqu'il facilite à chacune et chacun le choix d'une mobilité durable. Ce rééquilibrage est en phase avec notre objectif de décarbonation progressive du transport en améliorant la place sur la voie publique des usagers actifs, cyclistes ou piétons.

2. Valoriser les mobilités actives

Dans la ligne de nos objectifs climatiques, il est en effet plus que nécessaire de mettre en place un cadre où les mobilités actives et durables peuvent se développer et évoluer en toute sécurité. Passer d'un code centré sur l'usage de la voiture à un code qui veille à donner une place à chacun est la meilleure façon de soutenir le développement de la marche et du vélo... en toute sécurité !

3. Renforcer la sécurité routière

Lutter contre l'hécatombe routière est une priorité absolue. Réduire de moitié le nombre de blessés graves et de tués en 2030, pour atteindre la « vision 0 » en 2050 : telle est l'ambition interfédérale portée par le plan *All For Zero*. Avec des mesures essentielles en matière de sécurité routière, le Code de la voie publique sera un outil supplémentaire pour atteindre cet objectif. Il permettra d'améliorer la sécurité de toutes et tous, particulièrement des plus vulnérables.

4. Assurer clarté, cohérence et lisibilité

Le Code de la route actuel a vu le jour en 1975. Il a donc connu une multitude d'amendements au fil de cinq décennies (48 ans). On dénombre plus d'une centaine de modifications introduites dans le Code de la route au fil des années, dont certaines (encore présentes) sont devenues totalement obsolètes¹ ! Ces adaptations successives l'ont rendu souvent illisible, en en faisant même une lasagne carrément indigeste. Or, comment faire en sorte que les règles de la circulation en toute sécurité et dans le respect de l'autre soient appliquées si elles sont incompréhensibles ?

5. Un Code moderne et en phase avec son temps

Qui plus est, nous ne nous déplaçons plus de la même façon qu'il y a un demi-siècle. Les initiatives innovantes foisonnent, les technologies évoluent à la vitesse grand V pour faciliter et décarboner la mobilité. Les modes de déplacement se multiplient. Les mentalités bougent. Il est loin le temps où le « tout à la voiture » était la norme. Cela fait maintenant plusieurs années que l'approche multimodale l'a supplanté. Il fallait y répondre en adaptant les règles fixées dans les textes de loi et pouvoir lui donner des perspectives.

Un nouveau Code

Le Code de la route a fait son temps. Il va être remplacé par un **Code de la voie publique**. Le changement de nom traduit un changement de paradigme : l'automobiliste n'est plus au centre d'un « Code de la route ». La mobilité automobile n'est plus la norme par défaut. Elle ne peut donc revendiquer le monopole de la route. Nous aurons désormais un Code qui régit **un partage équitable** de la voie publique pour tous et toutes.

Même si l'approche change radicalement, il ne s'agit pas d'une révolution totale en matière de règles, bien que le texte introduise plusieurs mesures importantes. Tous les usagers peuvent donc facilement et rapidement se l'approprier, de manière à ce que son application soit la plus rapide et efficace possible, tant pour les citoyens que pour nos services de police. Il s'agit là d'un point essentiel puisque cette réglementation est l'une des rares à **concerner tous les citoyens belges au quotidien**.

Le Code de la voie publique prend donc la forme d'un arrêté royal, complété par trois arrêtés régionaux.

Le texte fédéral a été présenté aux ministres régionaux en charge de la sécurité routière en mai 2023. Il a ensuite évolué pour faire l'objet d'une approbation formelle par chacun des trois Gouvernements régionaux en ce mois de décembre 2023. Quant aux arrêtés régionaux, ils ont été validés par chaque gouvernement en novembre 2023. Tous seront déposés au Conseil d'Etat à la

¹ Par exemple, le Code de la Voie Publique supprime les dispositions relatives aux triqueballes, ou encore les références au trolleybus.

fin de l'année. Le nouveau Code de la voie publique devrait donc être publié au Moniteur Belge au printemps 2024, pour une entrée en vigueur à l'automne 2025.

De nouvelles réglementations

Modernité, lisibilité, sécurité, durabilité et partage équilibré. Autant d'objectifs qui imposaient l'introduction de nouvelles mesures dans notre arsenal.

Voici les principales nouveautés du Code de la voie publique qui impactent les usagers.

Piétons

- Le stationnement des deux roues (vélos, cyclos, motos) **sur les trottoirs** doit laisser au minimum **1,5 m de libre** pour ne pas gêner les piétons (art. 20) ;
- Que ce soit sur la chaussée ou non, la distance entre un véhicule en mouvement et un piéton doit être au minimum de 1 m, et 1,5 m hors agglomération. La règle s'applique à tous les véhicules (art. 34) ;
- La **traversée en diagonale** d'un carrefour est autorisée là où se trouve un signal « vert intégral piéton » (art. 33) ;
- Les groupes de piétons qui circulent le soir ou la nuit peuvent désormais choisir entre l'emploi des feux (un à l'avant, un à l'arrière du groupe) ou le port de **gilets rétroréfléchissants** par chaque membre du groupe (art. 44).



Vélos

- Un nouveau signal sur une piste cyclable rend son utilisation facultative, permettant au cycliste de circuler la chaussée s'il le préfère. Elle reste par contre obligatoire avec le signal D7 (art. 9 + art. 69) ;
- Rouler à vélo sur les trottoirs est permis jusqu'à **11 ans accomplis**, contre 9 ans auparavant (art. 9) ;
- La jauge pour les **groupes de cyclistes** évolue : on considère désormais que des cyclistes se déplaçant à plusieurs constituent un groupe à partir de 10 membres (contre 15 auparavant) et jusqu'à 100 membres (contre 150 auparavant). Dans ce cas de figure, des dispositions spécifiques sont applicables : possibilité de rouler sur la chaussée même s'il y a une piste cyclable, de rouler à deux de front, d'avoir des signaleurs et un véhicule d'escorte (art. 38) ;



- La **traversée d'un carrefour en diagonale** est autorisée en présence du signal intégral vert cycliste (art. 35) ;
- Une nouvelle possibilité est offerte aux cyclistes (et cyclos deux roues) de remonter, entre deux bandes de circulation, les files de voitures qui sont à l'arrêt ou qui circulent au ralenti, en ce compris par la droite (art. 17) ;
- La liste des **équipements** requis² pour les cycles a été fortement simplifiée et uniformisée (art. 81) ;
- En présence du signal B22, cyclistes et speedpedelecs peuvent désormais **franchir les feux** rouges ou oranges **pour tourner à gauche** (en plus de pouvoir tourner à droite ou aller tout droit, à condition de céder la priorité aux autres usagers) (art. 65) ;
- Lorsqu'il n'y a pas l'espace pour aménager une piste cyclable mais que la circulation sur la chaussée peut être dangereuse, le gestionnaire de voirie peut autoriser les vélos sur les trottoirs. Dans ce cas, les piétons gardent la priorité absolue sur ces trottoirs (art. 11).



Speedpedelecs

- Nouvel accès aux zones piétonnes, en roulant à l'allure du pas, dans le respect des piétons et autres usagers (art. 29) ;
- Nouvel accès aux rues réservées au jeu (art. 30) ;
- Comme les autres cyclomoteurs, les speedpedelecs doivent suivre des règles spécifiques quand ils circulent en groupe (art. 38).

Pour rappel, les speedpedelecs doivent respecter les mêmes règles que les cyclistes, à deux exceptions près (art. 9) :

- *ils ne peuvent pas circuler sur les D11 (partie de la voie publique obligatoire pour les piétons et les cyclistes)*
- *dans les zones limitées à 50km/h, la piste cyclable et le D9 (partie de la voie publique obligatoire pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A) ne sont pas obligatoires pour eux.*



² Feux, catadioptrés, freins et klaxon.

Cyclo B

- Obligation d'emprunter **la chaussée** et non la piste cyclable si la vitesse est limitée à 50km/h ou moins (art. 9) ;
- Les cyclos B ne peuvent plus utiliser que la moitié droite de la chaussée dans une rue à sens unique (art. 9).

Moto

- Le signal C35 (**interdiction de dépasser**) s'applique désormais aussi à l'égard des motos (art. 66) ;
- Les motos peuvent désormais utiliser le **couloir de secours**, c'est-à-dire l'espace (obligatoirement) laissé par les voitures entre deux bandes de circulation en cas de ralentissement (art. 13) ;
- Le stationnement sur la voirie doit se faire dans **l'axe de la chaussée**, il ne peut plus lui être perpendiculaire (art. 20) ;
- Le gestionnaire de voirie peut choisir d'interdire le stationnement des motos sur les **trottoirs** dans une zone.



Voiture

- Fin du **stationnement alterné** (semi-mensuel) (art. 29) ;
- Le conducteur **et** son passager (majeur) peuvent désormais être sanctionnés si le passager ne porte pas sa **ceinture** (art. 42) ;
- En cas de panne ou d'accident, les **feux indicateurs** deviennent obligatoires (si possible). A défaut, le triangle de danger doit être installé, à une distance de 100 m sur les autoroutes **et** sur les autres voies rapides (art. 52) ;

Cohabitation apaisée des modes de déplacement

- L'**interdiction d'arrêt** s'ajoute à l'interdiction de stationnement (art. 21) :
 - là où le passage des trams serait entravé ;
 - sur les places réservées aux personnes handicapées ;
 - sur les bandes bus ;
 - sur les pistes cyclables, les D9, D11, D13 et D15 ;
 - sur les ronds-points.

- Les signaux règlementant la circulation sur les **bandes bus** s'appliquent à tous les véhicules (autorisés par le gestionnaire de voirie) qui empruntent cette bande (art. 60) ;
- Si seuls les véhicules de transports en commun sont autorisés sur la bande bus (ainsi que d'autres véhicules, tels que les vélos ou taxis, si un sous-panneau le prévoit), un autre véhicule peut l'emprunter en cas de changement de direction, mais uniquement à partir de l'endroit où la **ligne devient discontinue** (art. 73 à 77).

Sécurité routière pour tous et toutes

- Le Code de la voie publique clarifie et valorise la **règle de prudence** applicable par tous et en tout temps, à l'égard des autres usagers et en particulier des usagers plus vulnérables (art. 7) ;
- L'**interdiction de tripler** s'applique aussi si le premier véhicule triplé est une moto, un cycle ou un cyclo (art. 18) ;
- La **distance de sécurité** à maintenir avec le véhicule qui précède correspond à la distance parcourue par ce véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes dans les zones où la vitesse dépasse les 50 km/h (art. 10) ;
- Le **gilet rétroréfléchissant** devient obligatoire aussi sur les routes pour automobiles et dans les tunnels (en plus des autoroutes) (art. 52).

Diversité et inclusion

- Signaux **gender neutral** ;
- L'**interdiction d'arrêt** s'ajoute à l'interdiction de stationnement (vélos, trottinettes) sur les **dalles podotactiles** (art. 22) ;
- L'**interdiction d'arrêt** s'ajoute à l'interdiction de stationnement sur les places réservées aux personnes handicapées (art. 21) ;
- PMR : **suppression de l'âge minimum** pour l'utilisation des engins de déplacement motorisés (en ce compris trottinettes électriques). Ils peuvent circuler à l'allure du pas sur les trottoirs et y stationner.

Une signalisation adaptée

Qui dit nouvelles règles, dit nouveaux signaux. Le Code de la voie publique intègre notamment de **nouveaux signaux de danger** (art 64) :



A8 accotement non stabilisé



A16 verglas ou neige



A18 brouillard



A24 lieu spécialement fréquenté par des cavaliers



A32 files



A34 accident



A52 ornières



A53 bornes rétractables

De **nouveaux symboles** font également leur apparition :



Vélo cargo



Engins de déplacement en libre partage

Par ailleurs, une nouvelle catégorie de signaux fait son apparition : les « **signaux à réglementation particulière** ». Plus lisible pour les usagers, elle rassemble les signaux indiquant les zones où s'appliquent des règles spécifiques (en matière de vitesse, de dépassement, de stationnement, ...). Pour plus de clarté, la vitesse maximale autorisée (qui peut varier d'une Région à l'autre) peut y être indiquée.



Il s'agit, par exemple, des abords des écoles, des zones piétonnes, des zones de rencontres ou encore des zones cyclables (art. 70).

Enfin, plusieurs signaux ont été **modernisés** pour une meilleure lisibilité (contraste accentué) :

Avant



Après



L'ensemble de la nouvelle signalétique se trouve dans le document en annexe.

Précédentes adaptations législatives

Pour rappel, depuis le début de la législature, plusieurs modifications avaient déjà été introduites dans le Code de la route dans le but de tendre vers un partage de l'espace public davantage équilibré :

- Nouvelles règles pour les **trottinettes** : 16 ans au minimum³, interdiction de transporter un/des passager(s) et interdiction de rouler sur les trottoirs (sauf pour les PMR) ;
- Introduction de la **chaussée à voie centrale** (une bande centrale unique pour le trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes doux) ;
- Clarification des règles de stationnement pour les véhicules électriques ;

³ Sauf sur la digue, le Ravel et dans les rues réservées aux jeux.

- Nouvelles règles pour les **speed pedelecs** (autorisés sur les pistes cyclables D9⁴ et autorisés à utiliser les signaux B22 et B23⁵) et pour **vélos couchés** (là où la vitesse maximale est de 50 km/h, possibilité pour les vélos couchés d'emprunter la chaussée ou la piste cyclable ou le D10⁶, au choix);
- Nouvelle **possibilité d'alternance** des véhicules en stationnement avec le panneau E9j ;
- **Feux bicolores** pour piétons et cyclistes ;
- **Rue cyclable** jusqu'au carrefour suivant.



Contacts presse

Pascal Devos – Directeur communication et porte-parole FR

E-mail: Pascal.Devos@gilkinet.fed.be

Litte Frooninckx – porte-parole NL

E-mail: litte.frooninckx@gilkinet.fed.be

⁴ Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.

⁵ Panneau indiquant l'autorisation de franchir les signaux lumineux tricolores lorsqu'ils sont orange ou rouge pour tourner à droite (B22) ou aller tout droit (B23)

⁶ Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

Cabinet de Georges Gilkinet

FINTO, Boulevard du jardin Botanique 50/50 - 1000 Bruxelles
mail : info@gilkinet.fed.be | Tél. +32 (0)2 238 28 00

