



## **COMMUNIQUÉ DE PRESSE**

### **7 juin 2006**

#### **Communiqué de presse chantier mobilité**

### **Simplification routière**

Dès lors que la logique est entrée dans le système des amendes, le Ministre de la Mobilité Renaat Landuyt entend transposer également cette logique sur le terrain. La profusion de panneaux de signalisation constitue, pour nombre d'automobilistes, de piétons ou de cyclistes, une source de confusion et n'améliore pas la sécurité routière.. Ce n'est bien sûr pas le but recherché.

Un groupe de travail composé de spécialistes de la police fédérale, de la police locale, du parquet, des juges de police, d'avocats, du Belgian Road Research Center, du SPF Mobilité et Transports et de l'IBSR a formulé des propositions afin de simplifier la réglementation et la signalisation routière.

#### **1. Toilettage juridique du code de la route**

Le texte originel du code de la route date de 1975 et a été, depuis lors, modifié à 75 %. Chaque fois, des articles, des alinéas ou des parties de phrases ont été insérés, adaptés ou abrogés. La réglementation est devenue une mosaïque de toutes sortes de dispositions et de références croisées, ce qui n'améliore pas la lisibilité et aboutit finalement à des problèmes d'interprétation.

C'est pourquoi, le Gouvernement a décidé d'examiner et de simplifier le code de la route. Parce qu'une législation claire rend souvent les panneaux superflus. La subdivision du code de la route sera réajustée thématiquement et les articles seront regroupés par usager de la route, les articles obsolètes et les dispositions qui n'ont pas de portée juridique seront supprimées, la lisibilité sera améliorée, les définitions seront harmonisées les unes par rapport aux autres et le code sera adapté à la réalité de la circulation.

## **2. Zones de vitesse : éclaircissement et simplification des différentes vitesses (introduction d'une zone 70)**

Au lieu d'instaurer quantité de régimes d'exception où l'utilisateur de la route ne sait finalement plus à quelle vitesse il peut rouler, on travaillera désormais avec un système simple de zones de vitesse. Des signaux de reconnaissance rappelleront à l'utilisateur de la route, de manière simple, dans quelle zone il se trouve.

Le début de la zone 70 est indiqué par un signal F4a et est en vigueur jusque la fin de cette zone, indiquée par le signal F4b. Si, dans la zone 70, une agglomération est indiquée, c'est le 50 km/h qui s'applique jusqu'au panneau de fin d'agglomération. Après quoi la limitation est de nouveau de 70 km/h. Un signal de zone 70 doit néanmoins être de nouveau placé à cet endroit. Si une zone 30 est indiquée dans l'agglomération, c'est le 30 km/h qui s'applique jusqu'au signal de fin de zone 30. A partir de ce point, la vitesse repasse à 50 km/h. Comme le montre la pratique, une répétition du signal 50 n'est pas nécessaire. Les conducteurs savent qu'ils se trouvent en agglomération.

Si, dans la zone 70, une zone 30 est indiquée, c'est bien sûr la limitation de vitesse à 30 km/h qui s'applique dès ce moment-là. A partir du signal de fin de zone 30, la vitesse repasse à 70 km/h. Un signal de zone 70 doit néanmoins être de nouveau placé à cet endroit.

Pour rappeler que l'on se trouve toujours dans une zone bien précise, des signes distinctifs sont placés. Pour les grandes zones 70, cela s'avèrera plus nécessaire que pour une zone 30 ou une agglomération. Sur les poteaux d'éclairage et de signalisation peuvent être apposés, à intervalles réguliers, des petits panneaux ou des adhésifs mentionnant la limitation à 70. Ces petits panneaux ou adhésifs sont de petite taille et n'attirent pas automatiquement l'attention de l'utilisateur de la route mais ne sont conçus que comme rappels pour quelqu'un qui chercherait une confirmation.

## **3. Simplification et précision de la priorité de droite.**

La priorité de droite reste sujet à discussion en Belgique. Le Conseil des Ministres fédéral souhaite aujourd'hui clarifier les choses une fois pour toutes et remédier à l'insécurité juridique qui entoure les règles de priorité. La priorité de droite est toujours en vigueur (sauf naturellement lorsqu'un conducteur débouche d'un sens interdit).

Actuellement, le code de la route stipule que "tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient régulièrement à sa droite". Le terme "régulièrement" étant source de nombreuses discussions et interprétations juridiques, il est supprimé. Celui qui vient de droite a la priorité.

Ce qui signifie que, la règle selon laquelle le conducteur qui a priorité perd cette priorité s'il s'arrête, est également supprimée. Celui qui vient de droite a la priorité, qu'il s'arrête ou non.

La disposition confuse qui dit que celui qui, à un carrefour, traverse une piste cyclable, perd sa priorité de droite vis-à-vis des autres automobilistes, disparaît aussi. Les règles de priorités à l'égard des cyclistes sont cependant maintenues en l'état.

#### 4. Moins de panneaux

Aucune règle superflue n'empêchera le gestionnaire de voirie de procéder à une simplification. C'est pourquoi, l'obligation selon laquelle un marquage au sol doit toujours s'accompagner d'un panneau de signalisation disparaît. Le gestionnaire de voirie décidera lui-même si c'est ou non nécessaire.



Pour les nombreux panneaux de danger, la règle est de réintroduite selon laquelle le gestionnaire de voirie n'est tenu de signaler un danger concret que lorsque l'usager de la route doit adapter son comportement de conduite.

Un tri est également opéré dans les pré-annonces. Les usagers de la route doivent, à tout moment, adapter leur vitesse aux circonstances et pouvoir s'arrêter devant tout obstacle prévisible.


Tous les panneaux de signalisation utilisés dans le cadre de travaux (chantier) doivent avoir un fond jaune-orange. Cela doit souligner leur caractère temporaire et indiquer qu'ils seront enlevés après les travaux.

Les gestionnaires de voirie peuvent également retirer les panneaux qui ont de facto une signification identique.

#### Quelques exemples:


Ex.  C1 en combinaison avec  c31

Ex.  c31 en combinaison avec  D1 lorsque, suite au c31 il n'y a de toute manière aucune autre possibilité que de suivre la direction indiquée par le or D1.


Ex.  c35. Dépasser au sommet d'une côte ou dans un virage est de toute manière interdit (infraction du quatrième degré). Il suffit que le gestionnaire de voirie l'indique au moyen d'une ligne blanche continue. Le panneau C35 n'apporte, dans ce cas, aucune valeur ajoutée.

Certains panneaux sont purement supprimés :

Quelques exemples :

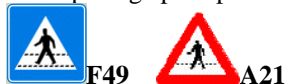
**C13** : accès interdit aux véhicules attelés 

**C17** : accès interdit aux conducteurs de charrettes à bras 

**E11** : stationnement semi-mensuel dans toute l'agglomération 

Antwerpen

**F49** : passage pour piétons (pour cause de double emploi avec le panneau A21)



**F50** : passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux-roues (pour cause de double emploi avec le panneau A25)



**F87** : dispositif surélevé (pour cause de double emploi avec le panneau A14)



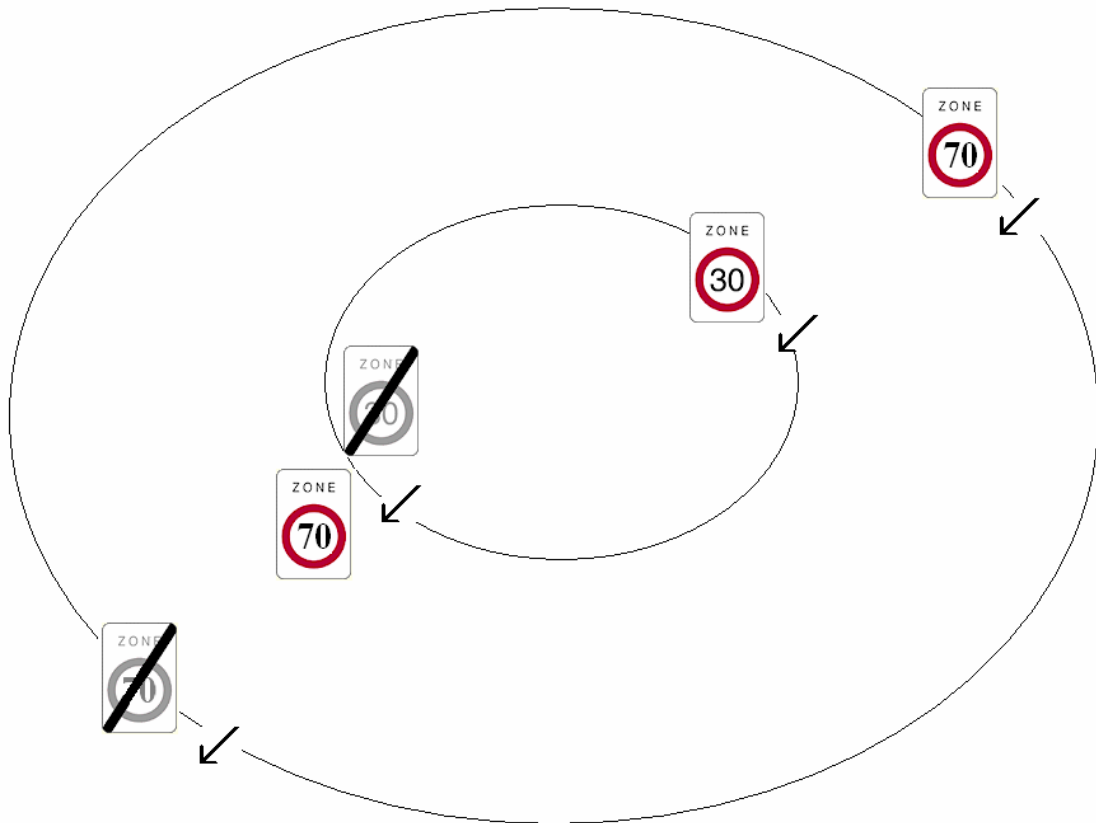
**Plus d'infos :**

Els Bruggeman – Cellule stratégique du ministre Landuyt – GSM 0479/81.34.56

## Annexe I



### Exemple 1:



Exemple 2:

