

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

2 4 AVRIL 2003. - Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté royal que je me permets de soumettre à la signature de Votre Majesté vise à modifier fondamentalement le partage de la voie publique par l'introduction d'un nouveau concept, à savoir : « le [≤Code≤](#) de la [≤Rue≤](#) » dans le [≤Code≤](#) de la Route. Il va modifier ainsi les mentalités et les comportements des divers usagers, de manière à organiser un partage équilibré de l'usage de la voie publique. Ce nouveau code assurera une meilleure protection des usagers « doux » et garantira une meilleure sécurité routière.

La fonction des voies publiques ne sera plus uniquement une fonction de circulation et le nouveau code tiendra mieux compte de la place, des droits et des obligations des différents usagers se trouvant sur la voie publique, ainsi que d'une présomption spéciale en faveur des usagers les plus faibles.

Le titre de l'arrêté royal est modifié par l'ajout des mots suivants « et de l'usage de la voie publique » indiquant la portée élargie des modifications.

Fondamentalement, il tend à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers, à générer une plus grande sécurité routière pour les usagers doux par l'introduction de nouveaux concepts, par un élargissement de définitions existantes et par une meilleure adéquation des règles de circulation et de déplacement en fonction de l'espace.

D'un point de vue général, dans tout l'arrêté du 1^{er} décembre 1975, les termes « les handicapés » ou « les moins-valides » sont remplacés par le terme plus respectueux de « personnes handicapées ».

Avis du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat dans son avis 35.145/4 du 26 mars 2003 estime que l'article 1^{er} des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière délègue au « Roi le pouvoir d'arrêter des règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique ».

Le Haut Collège estime que cette loi ne l'habilite pas « à réglementer l'usage de la voie publique ».

Selon le Conseil d'Etat : la réglementation de la circulation routière : oui; de l'usage de la voie publique : non !

Or les deux concepts sont étroitement liés et s'interpénètrent.

La circulation routière constitue un usage de la voie publique. - A notre sens, trop restrictif, dans la mesure où la circulation routière a été jusqu'à présent principalement axée et organisée dans l'optique de la circulation des véhicules à moteur.

Les termes « usage de la voie publique » tels qu'utilisés dans le titre de l'arrêté royal doivent évidemment être contextualisés en fonction du cadre de l'habilitation légale.

On ne doit pas se méprendre, cet ajout reste intégralement dans le cadre et la philosophie de

la loi d'habilitation et les dispositions modifiées ne s'en écartent pas; ce que le Conseil d'Etat souligne par ailleurs. De plus, il faut indiquer que les Gouvernements des Régions, étroitement associés à de nombreuses réunions sur le projet, n'ont jamais soulevé une telle remarque.

En ajoutant les mots « et de l'usage de la voie publique », on tend simplement mais fondamentalement à rappeler et à mettre en évidence que chaque usager de la voie publique y a sa place, et plus spécifiquement, les plus vulnérables.

Examen des articles

L'article 1^{er} complète l'intitulé de l'arrêté royal, en introduisant la notion d'« usage de la voie publique ». La voie publique ne sera plus vouée uniquement à la fonction de circulation. Le terme « usage » est pris dans son sens large d'usage multifonctionnel. Cet ajout modifie, en l'élargissant, le champ d'application de ce code.

En clair, des usagers peuvent cohabiter sur une voie publique, en y exerçant notamment différents modes de déplacement. Ceux qui y circulent à proprement dit, doivent donc en tenir compte dans leur comportement.

L'article 2 redéfinit la portée du champ d'application de l'arrêté et introduit la notion d'usage de la voie publique.

L'article 3 modifie l'article 2 du texte actuel, en donnant une modification de la définition du terme place, et en introduisant de nouvelles définitions, dont celles de la zone de rencontre, de la rue, du rond-point, du trottoir, des accotements de plain-pied ou en saillie, du terre-plein, de l'usager, du piéton, et des utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes.

Ces définitions assurent donc un nouveau cadre de référence et mettent concrètement en oeuvre une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique.

- art. 2.10 : le terme « place » est modifié : la nouvelle définition met l'accent sur la coexistence des fonctions de circulation, de séjour, de stationnement. Ceci modifie les règles de comportement des usagers qui s'y déplacent.

- art 2.15.2. : une nouvelle catégorie de moyen de déplacement est insérée avec un statut spécifique dans cette définition, à savoir, les patins à roulettes et les trottinettes.

Cette introduction tend à mettre fin à une incertitude quant à la place des usagers utilisant de tels moyens. Antérieurement leur assimilation automatique aux piétons les obligeaient à emprunter toujours le trottoir, parfois au détriment de la sécurité des piétons.

Il convient de souligner qu'une réglementation semblable existe en Suisse.

- art 2.32. : le terme « zone de rencontre » constitue une nouvelle définition. En effet, à côté des « zones résidentielles », il existe des espaces déterminés par une fonction commerciale, artisanale, touristique, ou autre....

Il convient de noter que de telles zones de rencontre existent dans la réglementation suisse et des Pays-Bas.

- art. 2.38. : le terme « < rue > » a été introduit dans le < code > actuel pour tenir compte des spécificités des voies publiques en agglomération, ou dans une zone 30 ou zone résidentielle, dans lesquelles la présence des usagers non-motorisés est importante.

Les termes « rond-point », « trottoir », « accotement de plain-pied », « accotement en saillie », « îlot directionnel », « terre-plein », « usager », « piéton » ont été définis respectivement dans les articles 2.39 à 2.46 en vue de clarifier leur signification et de préciser la portée du texte en insérant ces notions.

La jurisprudence avait dû pallier l'incertitude résultant de l'absence de définition de la notion de circulation locale en forgeant sa propre définition en y autorisant le stationnement de tiers. Du fait de l'introduction de la définition de l'article 2.47 « excepté rue à circulation locale et rue à desserte locale », cette lacune est comblée par la détermination des catégories de véhicules ou usagers qui peuvent y accéder.

L'article 4 introduit la nouvelle dénomination des services de police.

L'article 5 modifie le titre II qui déterminait les règles de « circulation » qui s'intitule : « Règles d'usage de la voie publique ». Il élargit donc le cadre général de l'arrêté royal.

La philosophie générale du texte détermine un autre type de comportement et modifie le comportement de chaque usager sous un nouvel angle de responsabilité.

Ce titre constitue le cœur de la réforme car il partage notamment l'espace public et établit une responsabilité du plus fort par rapport au plus vulnérable.

L'article 6 du projet remplace l'ancien article 7 dont le titre est modifié comme suit : « Règles générales de comportement dans le chef des usagers »

L'article 7.1 nouveau de l'arrêté garantit l'usage partagé, en toute sécurité, de la voie publique à chaque usager.

L'article 6 du projet (modifiant l'article 7 de l'arrêté) constitue une des pierres angulaires de l'arrêté de modification car cet article introduit un principe général de prudence, en particulier par rapport aux cyclistes et aux piétons, notamment lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes présentant un handicap.

La formulation se rapproche étroitement des dispositions des points 40.2. et 40.ter. Ici il s'agit cependant de règles générales de comportement, alors que dans l'autre cas, ces règles sont explicitées en ce qui concerne les piétons et les cyclistes.

En formulant ici de manière générale des principes repris dans le corps de l'arrêté, on montre l'importance qu'on leur accorde. Ils constituent le noyau du présent arrêté.

Ce même principe est bien évidemment applicable à d'autres catégories de véhicules motorisés. Je cite par exemple, l'obligation particulière de prudence qui s'impose à un véhicule poids-lourds en présence d'un deux roues motorisés.

Ce même article, aux points 7.2, 7.3 et 7.4, édicte les obligations des usagers de la voie publique. Ils ne se gênent pas les uns les autres ou ne se mettent pas en danger. Il s'agit aussi ici d'attirer l'attention sur les comportements agressifs dans la circulation sur la voie publique. On constate en effet une multiplication de comportements d'usagers qui, par leur négligence à l'égard d'autrui, voire de façon délibérée gênent ou mettent en danger d'autres usagers de la voie publique.

L'article 7 du projet complète l'article 8 de l'arrêté en prévoyant :

- au point 8.5 que le conducteur ne peut quitter le véhicule sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident ou tout usage abusif, et
- au point 8.6, l'interdiction d'accélération répétées du moteur au point mort et le souci de ne pas laisser le moteur en marche quand on est à l'arrêt, sauf en cas de nécessité.

En cas de nécessité signifie :

- arrêt au feu rouge
- arrêt dans la file
- taxi à l'arrêt
- démarrage de véhicules lourds (temps nécessaire à la mise en marche des différents systèmes)
- ou en cas de problèmes mécaniques.

Cette mesure fait partie intégrante des règles de comportement et de convivialité.

L'article 8 du projet modifie l'article 9 de l'arrêté, d'une part, - en autorisant les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre à emprunter également la piste cyclable;

- d'autre part, en précisant que, dans les rond-points, sauf si une partie de la voie publique lui est réservée, le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée de l'anneau. Il peut emprunter la bande de circulation qui convient le mieux à sa destination.

Toujours à propos de rond-points, il convient de signaler que l'article 14 du projet, complétant l'article 19 de l'arrêté, indique que le fait d'entrer dans un rond-point constitue une

manoeuvre de changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction. L'article 9 du projet modifie l'article 10.1.1° de l'arrêté de sorte que, en matière de vitesse tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, les autres usagers et en particulier les piétons et les cyclistes, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation. Cet ajout constitue une application directe du principe de la convivialité et du partage équilibré de la voie publique en obligeant tout conducteur à tenir compte des autres usagers et à faire tout particulièrement attention aux usagers faibles.

L'article 10 du projet modifie l'article 12 :

- au 12.1. en prévoyant dans les règles d'obligation de céder le passage, que tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails; à cette fin, il doit s'écarter de la voie ferrée dès que possible.

Il est rappelé dans ce contexte la priorité absolue des véhicules sur rails.

L'article 11 du projet stipule que l'article 16.8 est abrogé.

Cette disposition déterminait les conditions de dépassement d'un véhicule s'approchant d'un passage pour piétons ou d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Cette manoeuvre ne pouvait se faire qu'à une vitesse suffisamment réduite permettant au conducteur de s'arrêter devant un usager se trouvant sur le passage.

De graves accidents se sont néanmoins produits dans ces circonstances amenant à supprimer cette possibilité de dépassement.

L'article 12 du projet modifie l'article 17.2.5° de la manière suivante :

- 17.2. Le dépassement par la gauche d'un véhicule attelé ou d'un véhicule à plus de deux roues est interdit :

5° lorsque le conducteur à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Cette modification constitue le pendant de l'abrogation de l'article 16.8 et est motivée pour les mêmes raisons.

L'abrogation de l'article 16.8. et l'ajout à l'article 17.2.5° se complètent en vue d'interdire le dépassement d'un véhicule qui s'approche d'un passage pour piétons.

L'interdiction de dépassement dans un passage pour piétons se justifie lorsque la manoeuvre de dépassement ne peut être menée à terme avant que le véhicule qui dépasse n'arrive au passage.

Un point 6 est introduit dans cet article 17 concernant l'interdiction de dépassement d'un véhicule de plus de 7,5 tonnes par temps de pluie. Cette disposition n'est pas d'application lors du dépassement de véhicules utilisant la bande de circulation réservée au trafic lent, ni par rapport aux véhicules agricoles.

L'article 13 prévoit de compléter l'article 19.2.1° en considérant le fait d'entrer dans un rond-point comme un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction. A l'inverse, le fait de sortir d'un rond-point constitue bien un changement de direction qui implique l'usage des indicateurs de direction.

L'article 14 du projet complète l'article 21.4.3° de l'arrêté en ajoutant le syntagme suivant : « ou de rouler en sens contraire au sens obligatoire. »

Dans l'article 21 de l'arrêté traitant de la circulation sur les autoroutes, l'ajout de cette interdiction de rouler en sens contraire au sens obligatoire au point 4.3° de cet article est une évidence, mais il convenait de la préciser pour éviter toute ambiguïté.

L'article 15 du projet modifie l'article 22bis.

Cet article règle la circulation dans les zones de rencontre et est annoncé par la définition de l'article 2.32.

Les articles 16, 17 et 18 ajoutent la nouvelle catégorie des utilisateurs de patins à roulettes et des trottinettes, dans l'article 22quinquies, 22sextes et 22septies.

L'article 19 du projet introduit un nouvel article 22octies : circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers.

Cette mesure tend à sécuriser la circulation des usagers doux sur des chemins essentiellement agricoles, souvent des chemins de remembrement et permet d'éviter que ces chemins ne servent de voies de raccourci.

Comme indiqué, les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant peuvent y circuler.

L'article 20 du projet ajoute un numéro 14 à l'article 25.1° interdisant le stationnement aux emplacements marqués d'un panneau prévu à l'article 70.2.1.3°, c (stationnement réservé aux véhicules utilisés par les handicapés).

Cette mesure s'inscrit en droite ligne dans la philosophie de la convivialité et de la protection des usagers doux.

L'article 21 du projet ajoute à l'article 28 de l'arrêté qui traite de l'ouverture des portières, l'obligation de prudence du côté de la rue à l'égard des piétons et des deux roues.

L'article 22 prévoit des dispositions particulières de sécurité en cas d'obscurité ou de mauvaises conditions atmosphériques pour les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes. Il modifie donc l'article 30.

L'article 23 stipule que les agents de La Poste sont dispensés de porter le casque lors de la prise et du dépôt d'envois postaux, s'ils circulent en cyclomoteurs.

Il convient de noter que cette dispense vaut pour toutes les catégories de cyclomoteurs A et B et est valable uniquement dans le cadre de la distribution du courrier.

L'article 24 du projet modifie l'article 40 de l'arrêté édictant des règles de comportement des conducteurs à l'égard des piétons.

- L'obligation de redoublement de prudence prévue à l'article 40.2. en présence de piétons est élargie aux enfants, aux aveugles, aux personnes handicapées conduisant un véhicule.

Il y est indiqué, que le conducteur doit ralentir et au besoin s'arrêter.

- Il est prévu en outre que, dans les circonstances prévues à l'article 40.3.2., à savoir, lorsqu'un conducteur circule du côté d'un point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun, où s'effectue l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, il doit, en agglomération, au besoin s'arrêter et ne peut redémarrer qu'à allure modérée.

Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité des usagers des transports en commun, surtout aux endroits ils sont les plus vulnérables, c-à-d. lors de l'embarquement ou du débarquement.

- En outre, à l'article 40 de l'arrêté, un nouveau point 7 est introduit prévoyant que le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins 1 mètre entre son véhicule et le piéton lorsque ce dernier circule sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur ne peut circuler qu'à l'allure du pas et au besoin s'arrêter.

Ces différentes mesures sont introduites en vue d'assurer une plus grande sécurité pour les piétons et autres usagers y assimilés par la définition qui en est donnée à l'article 2.46

L'article 25 du projet modifie l'article 41 de l'arrêté traitant du comportement à adopter à l'égard des différents groupes circulant sur la voie publique :

- d'une manière générale, il remplace le mot « cyclotouristes » par « cyclistes »;

- au point 41.1.2° le projet ajoute les mots « groupe de piétons » de sorte qu'il sera interdit aux usagers de couper les groupes de piétons, au même titre que les cortèges ou les processions;

- au point 41.3.1.2°, b) les mots « groupes de motocyclistes » et au littéra c) les mots «

groupes de piétons » sont ajoutés, de sorte que les usagers doivent obéir aux indications qui sont formulées respectivement par les capitaines de route, et par les chefs de groupe.

L'article 26 du projet introduit diverses modifications à l'article 42 de l'arrêté dont :

- le remplacement général, déjà évoqué supra, du mot « handicapés » par les mots « personnes handicapées »;
- l'adjonction d'un nouvel alinéa à l'article 42.2.1.2° prévoyant, qu'à l'extérieur des agglomérations, les personnes handicapées qui conduisent un véhicule mû par elles-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas peuvent emprunter la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par les marques prévues à l'article 74, à condition de ne pas gêner la circulation des conducteurs qui y circulent régulièrement;

- au point 42.3, il est prévu que les cortèges, les processions et les groupes de piétons conduits par un guide peuvent emprunter le côté gauche de la voirie quand leur sécurité est mieux rencontrée de la sorte. Dans ce cas ils doivent marcher en file indienne.

Lorsque les conditions de visibilité fixées à l'article 30 sont d'application, l'ordre des feux prescrits par l'article 30.3.5° est inversé.

Il peut en outre être fait usage de tout autre moyen d'être perçu et notamment de produits rétro-réfléchissants et/ou fluorescents;

- il est introduit un nouveau point 42.4.6 rédigé comme suit :

« Sauf s'ils y sont autorisés par des feux de signalisation, les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche. »

L'article 27 (modifiant l'article 43 de l'arrêté royal) édicte une règle de circulation et de sécurité à l'égard des utilisateurs de pistes cyclables tant entre eux qu'à l'égard des autres usagers.

En outre, à l'article 43.3.1°, il impose l'obligation d'utiliser un passage pour cyclistes lorsqu'il existe, aux catégories qui doivent l'emprunter (cyclistes, conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes).

L'article 28 (modifiant l'article 43bis) prévoit le changement du terme « cyclotouristes » par « cyclistes en groupe ». Le mot « touristique » revêt une connotation trop restrictive par rapport à l'ampleur du phénomène deux roues.

L'article 29 du projet introduit un article 43ter dans l'arrêté ayant pour titre « motocyclistes en groupe »

Cet article règle, à l'instar de ce qui est prévu pour les cyclistes en groupe, les modalités de circulation des motocyclistes en groupe.

L'article 30 (modifiant l'article 59.15) ajoute la référence à l'article 43ter (circulation des motocyclistes en groupe) aux dispositions que ne sont pas applicables aux autorités. Il fait également une toilette de texte pour la nouvelle appellation des services de police.

L'article 31 du projet introduit à l'article 68 de l'arrêté la possibilité de placer au-dessus du signal F1 (début d'agglomération) un signal C43 avec la mention 30 km/h.

Cette limitation vaut pour l'ensemble des voiries comprises dans les limites de l'agglomération.

Corollairement, s'il a été fait usage du placement indiqué, la même disposition existe avec un signal F3 (fin d'agglomération) avec le signal C45 avec la même mention.

A cet article, sont également introduit les signaux de début (F99c) et de fin (F101c) de « chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers » introduits par l'article 19 du projet.

L'article 32 du projet insère à l'article 69 de l'arrêté un signal D10, partie de la vie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

L'article 33 du projet introduit de nouveaux signaux de début et de fin d'agglomération.

L'article 34 abroge l'article 81.3.2. dont le texte est repris à l'article 7 du présent projet (adjonction de l'article 8.6).

L'article 35 est une disposition générale qui remplace, dans tout l'arrêté, les mots « handicapés » par la terminologie plus respectueuse de l'humanité de « personnes handicapées ».

L'article 36 remplace dans l'arrêté le mot « réfléchissants » par le mot « rétro réfléchissant » s'agissant de produit renvoyant la luminosité.

L'article 37 prévoit à titre transitoire le maintien des signaux F1 (début d'agglomération), F3 (fin d'agglomération) jusqu'au 1^{er} juin 2015.

Le présent arrêté est un des outils que le Gouvernement estime nécessaire pour accroître la sécurité sur nos routes.

Telle est la portée de l'arrêté soumis à Votre signature.

j'ai l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté

la très respectueuse

et très fidèle serviteur,

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

4 AVRIL 2003. - Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 20 juillet 1991;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979, 15 avril 1980, 25 novembre 1980, 11 mai 1982, 8 avril 1983, 21 décembre 1983, 1^{er} juin 1984, 18 octobre 1984, 25 mars 1987, 17 septembre 1988, 22 mai 1989, 20 juillet 1990, 28 janvier 1991, 1^{er} février 1991, 18 mars 1991, 18 septembre 1991, 14 mars 1996, 29 mai 1996, 11 mars 1997, 16 juillet 1997, 23 mars 1998, 9 octobre 1998, 15 décembre 1998, 7 mai 1999, 24 juin 2000, 17 octobre 2001, 14 mai 2002, 5 septembre 2002, 21 octobre 2002 et 18 décembre 2002;

Vu l'association des Gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances du 24 septembre 2002;

Vu l'urgence motivée par la volonté du Gouvernement de modifier les comportements des usagers de la route en vue de réduire de manière drastique le nombre de morts et de blessés sur les routes belges, il s'impose de rééquilibrer la place entre les différents types d'usagers de la voie publique et notamment d'amener à ce que les usagers dits « forts » soient encouragés à davantage de prudence à l'égard des usagers plus vulnérables. Pour ce faire, il y a lieu de modifier les mentalités. Un tel changement se fera d'autant mieux et plus rapidement que les textes légaux feront davantage apparaître l'objectif de veiller à un meilleur partage de l'espace public.

Le présent projet d'arrêté royal a fait l'objet d'un long cheminement politique :

L'institut belge pour la sécurité routière a coordonné un groupe de travail représentatif des usagers non-motorisés chargé de proposer un projet de modification de l'arrêté royal actuel, appelé communément « code de la route ».

Le groupe de travail a rendu son rapport final en septembre 2001, après avoir confronté ses

propositions à des représentants des usagers motorisés et des transports en commun. Le Conseil des Ministres du 26 octobre 2001 a adopté le principe d'un « [code](#) » de la [rue](#) » et donc la révision du dit arrêté royal.

Le rapport final a ensuite été intégré au groupe de travail des Etats généraux de la Sécurité routière qui l'a examiné durant la seconde moitié de l'année 2001.

Les conclusions des Etats généraux de la Sécurité routière ont intégré les éléments de ce rapport et ont été présentées le 25 février 2002.

Un projet d'arrêté royal a ensuite été élaboré.

Un groupe de travail CIMIT s'est réuni à 6 reprises d'octobre 2002 à décembre 2002.

La procédure d'avis des Régions a été entamée en date du 18 décembre 2002. Ces avis nous sont parvenus fin février 2003.

Au regard de ce travail approfondi, il importe de pouvoir au plus tôt publier cet arrêté royal de manière à pouvoir informer suffisamment largement et précisément les citoyens des changements de comportement qu'il implique et afin de rencontrer les objectifs chiffrés établis à la suite des Etats généraux pour la sécurité routière.

Par ailleurs, le présent projet intègre également des modifications inspirées de propositions de lois qui ont été discutées dans le cadre du projet de loi portant diverses mesures en matière de sécurité routière, dont, par exemple, la clarification des dispositions relatives au fait de rouler en contre-sens sur une autoroute.

Enfin, les dernières statistiques font apparaître un nombre important de blessés graves et des tués parmi les usagers non-motorisés. Face aux indicateurs particulièrement négatifs par rapport aux autres pays européens, il s'impose d'agir au plus vite afin d'insuffler un changement de comportement et d'inciter à davantage de prudence sur nos routes et ce particulièrement entre usagers de types différents.

Vu l'avis 35.145/4 du Conseil d'Etat, donné le 26 mars 2003, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'intitulé de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979, 15 avril 1980, 25 novembre 1980, 11 mai 1982, 8 avril 1983, 21 décembre 1983, 1^{er} juin 1984, 18 octobre 1984, 25 mars 1987, 17 septembre 1988, 22 mai 1989, 20 juillet 1990, 28 janvier 1991, 1^{er} février 1991, 18 mars 1991, 18 septembre 1991, 14 mars 1996, 29 mai 1996, 11 mars 1997, 16 juillet 1997, 23 mars 1998, 9 octobre 1998, 15 décembre 1998, 7 mai 1999, 24 juin 2000, 17 octobre 2001, 14 mai 2002, 5 septembre 2002, 21 octobre 2002 et 18 décembre 2002 les mots suivants sont ajoutés : « et de l'usage de la voie publique ».

Art. 2. La 1^{re} phrase de l'article 1^{er} du même arrêté est remplacée par :

« Le présent règlement régit la circulation sur de la voie publique et l'usage de celle-ci, par les piétons, les véhicules, ainsi que les animaux de trait, de charge ou de monture et les bestiaux. »

Art. 3. A l'article 2 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 1^{er} janvier 1991, 18 septembre 1991, 1^{er} janvier 1992, 16 juillet 1997, 1^{er} octobre 1997, 9 octobre 1998 et le 14 mai 2002 sont apportées les modifications suivantes :

1^o L'article 2.10 est remplacé par le texte suivant :

« 2.10. Le terme « place » désigne tout espace ouvert où aboutissent une ou plusieurs voies publiques et dans lequel la disposition des lieux est telle qu'il est possible d'y organiser la circulation et d'autres activités de manière conjointe.

La place est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent. »

2° A l'article 2.15. sont apportées les modifications suivantes

a) L'article 2.15 devient l'article 2.15.1.

b) Un article 2.15.2 est ajouté :

« 2.15.2 Le terme « engins assimilés à des véhicules » désignent des moyens de déplacement à roues ou à roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs et qui ne répondent pas à la définition du cycle.

2.15.2.1° le terme « patins à roulettes » aussi appelé « rollers » désigne des chaussures équipées de roues avec lesquelles l'utilisateur se déplace.

2.15.2.2° le terme « trottinette » désigne le moyen de déplacement, avec guidon, sans pédales, propulsé par le mouvement du pied de l'utilisateur sur le sol. »

3° L'article 2.32. est remplacé par le texte suivant :

2.32 « Les termes « zones résidentielle » et « zone de rencontre » désignent une ou plusieurs voies publiques aménagées dont les accès sont indiqués par les signaux F12a, et les sorties par les signaux F12b.

La « zone résidentielle » est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante.

La « zone de rencontre » est une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives. »

4° Les articles 2.38 à 2.47 rédigés comme suit, sont ajoutés :

« 2.38. Le terme « rue » désigne une voie publique en agglomération, bordée en tout ou partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues.

2.39. Le terme « rond-point » désigne une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5.

2.40. Le terme « trottoir » désigne la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers.

Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci.

2.41. Le terme « accotement de plain-pied » désigne un espace distinct du trottoir et de la piste cyclable compris entre la chaussée et un fossé, un talus, des limites de propriétés et situé au même niveau que la chaussée, qui peut être utilisé par les usagers repris dans les conditions du présent règlement.

L'accotement de plain-pied est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons.

2.42. Le terme « accotement en saillie » désigne un espace surélevé par rapport au niveau de la chaussée, distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus ou des limites de propriétés.

L'accotement en saillie est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons.

2.43. Le terme « îlot directionnel » désigne un aménagement situé sur la chaussée destiné à canaliser la circulation des véhicules et constitué soit par un marquage, soit par une surélévation de la chaussée, soit par la combinaison des deux.

2.44. Le terme « terre-plein » désigne tout type d'aménagement implanté longitudinalement pour séparer les chaussées, à l'exception des marquages routiers.

2.45. Le terme « usager » désigne toute personne qui utilise la voie publique.

2.46. Le terme « piéton » désigne une personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons les personnes handicapées se déplaçant en voiturettes manuelles ou électriques ne

dépassant pas l'allure du pas, les personnes qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons et les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues.

2.47. Les termes « excepté circulation local » ou « desserte locale » désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraison; y sont aussi admis sans exceptions les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers. »

Art. 4. L'article 3 point 1° du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :
« le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale; ».

Art. 5. Le titre II du même arrêté est modifié comme suit :
« Règles d'usage de la voie publique ».

Art. 6. L'article 7 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :
« Article 7. Règles générales de comportement dans le chef des usagers.

7.1. Tout usager est tenu de respecter les dispositions du présent règlement.

Sans préjudice du respect des dispositions du présent règlement, le conducteur ne peut mettre en danger les usagers plus vulnérables, tels notamment les cyclistes et les piétons, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes handicapées.

Il en résulte que, sans préjudice des articles 40.2 et 40ter, 2e alinéa, tout conducteur de véhicule est tenu de redoubler de prudence, en présence de tels usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible, en particulier sur la voie publique telle que définie à l'article 2.38.

7.2. Les usagers doivent se comporter sur la voie publique de manière telle qu'ils ne causent aucune gêne ou danger pour les autres usagers, en ce compris le personnel oeuvrant pour l'entretien de la voirie et des équipements la bordant, les services de surveillance et les véhicules prioritaires.

7.3. Il est défendu de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse, soit en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets, débris ou matières quelconques, soit en y répandant de la fumée ou de la vapeur, soit en y établissant quelque obstacle.

7.4. L'usager est tenu de prendre toute mesure de nature à éviter de causer des dégâts à la voirie. Pour ce faire, les conducteurs doivent, soit modérer leur allure ou alléger le chargement de leur véhicule, soit emprunter une autre voie. »

Art. 7. L'article 8 du même arrêté est complété comme suit :

« 8.5. Le conducteur ne peut quitter le véhicule qu'il conduit ou les animaux qu'il guide ou garde sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident et tout usage abusif par un tiers.

Si le véhicule est pourvu d'un dispositif antivol, celui-ci doit être utilisé.

8.6. Il est interdit à tout conducteur de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur.

Les conducteurs doivent en outre veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort sauf en cas de nécessité. »

Art. 8. A l'article 9 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987 et 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 9.1.2.1° est complété par les dispositions suivantes :

« Lorsqu'une partie de la voie publique est indiquée par le signal D10, les cyclistes doivent faire usage de celle-ci.

Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à

1 mètre peuvent également emprunter la piste cyclable. ».

2° L'article 9.3. est complété par la disposition suivante :

« Sauf si une partie de la voie publique lui est réservée, le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée dans l'anneau d'un rond-point.

Il doit toutefois se conformer aux marques délimitant les bandes de circulation. Dans ce cas, il peut emprunter la bande de circulation qui convient le mieux à sa destination. »

3° Il est ajouté après l'article 9.6, un article 9.7 rédigé comme suit :

« 9.7.1. Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes âgés de moins de 16 ans doivent emprunter le trottoir ou l'accotement praticables lorsque ceux-ci existent.

A défaut de trottoir ou d'accotement, lorsqu'une piste cyclable existe, ils doivent emprunter celle-ci.

Lorsque aucun de ces aménagements n'existe, l'usage de ces engins par eux est interdit sauf dans les zones résidentielles et de rencontre, sur les chemins réservés aux piétons ou cyclistes, dans les zones piétonnes et les rues réservées au jeu.

9.7.2. Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes âgés de plus de 16 ans doivent emprunter les pistes cyclables si elles existent.

A défaut de pistes cyclables :

- ils doivent emprunter le bord droit de la chaussée lorsque la vitesse des chaussées est limitée à 30 km/h. maximum;

- ils doivent emprunter le bord droit de la chaussée ou le trottoir ou l'accotement lorsque la vitesse des chaussées est limitée à 50 km/h maximum;

- sur les autres voies publiques, hors agglomération, ils doivent circuler sur le trottoir ou sur l'accotement quand ils sont praticables, et, à défaut, sur le bord droit de la chaussée; sur les autres voies publiques, en agglomération, en l'absence de trottoir ou d'accotement, l'usage de ces engins leur est interdit. ».

Art. 9. L'article 10.1.1° du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 10.1.1° Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule; sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation. ».

Art. 10. A l'article 12 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 11 mars 1997, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 12.1. est remplacé par la disposition suivante :

« 12.1. Tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails; à cette fin, il doit s'écarter de la voie ferrée dès que possible. ».

2° L'article 12.3.1. 1^{er} alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient régulièrement à sa droite, sauf s'il circule dans un rond-point. »

3° L'article 12.4., 2^{ème} alinéa, est remplacé par le texte suivant :

« Sont notamment considérées comme manoeuvres : changer de bande de circulation ou de file, traverser la chaussée, traverser une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée tels qu'un trottoir traversant, une piste cyclable, quitter un emplacement de stationnement ou y entrer, déboucher d'une propriété riveraine, effectuer un demi-tour ou une marche arrière, remettre son véhicule en mouvement. »

Art. 11. L'article 16 du même arrêté est modifié comme suit :

1° au point 2 il est ajouté le syntagme suivant : « sauf pour l'application de l'article 17.5 »;

2° le point 8 du même article est abrogé.

Art. 12. L'article 17.2. du même arrêté modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990 est modifié comme suit :

1° au 5° les mots « s'approche de ou » sont insérés entre les mots « à dépasser » et « s'arrête »;

2° un 6° rédigé comme suit est ajouté :

« 6° en cas de pluie sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.

Cette disposition n'est pas d'application en dépassant les véhicules qui utilisent une bande de circulation qui est réservée pour des véhicules lents, ni à l'égard des tracteurs agricoles. »

Art. 13. L'article 19.2.1° est complété par les dispositions suivantes :

« Le fait d'entrer dans un rond-point constitue un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction.

Le fait de sortir d'un rond-point est un changement de direction impliquant l'usage des indicateurs de direction. »

Art. 14. L'article 21 du même arrêté est modifié comme suit :

1° Les mots « aux utilisateurs des patins à roulettes et de trottinettes, » sont ajoutés à l'alinéa premier de l'article 21.1.

2° L'article 21.4.3° est complété comme suit :

« ou de rouler en sens contraire au sens obligatoire ».

Art. 15. L'article 22bis, introduit par l'arrêté royal du 23 juin 1978, est modifié comme suit :

1° Dans l'intitulé de l'article, les mots « et dans les zones de rencontre » sont rajoutés après les mots « zones résidentielles ».

2° Dans la première phrase, les mots « et dans les zones de rencontre » sont rajoutés après les mots « zones résidentielles ».

Art. 16. Dans l'article 22quinquies du même arrêté introduit par l'arrêté royal du 9 octobre 1998, la modifications suivante est apportée :

A l'article 22quinquies 1. il est ajouté une catégorie nouvelle après le 2e trait :

« - les utilisateurs des patins à roulettes et les trottinettes; ».

Art. 17. Dans l'article 22sexies du même arrêté introduit par l'arrêté royal du 9 octobre 1998, la modification suivante est apportée :

A l'article 22sexies 1.1° il est ajouté une catégorie h) :

« h) les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes. ».

Art. 18. Dans l'article 22septies 1, 3e alinéa du même arrêté les mots suivants insérés entre « aussi que » et « , ont accès » :

« les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ainsi que les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes et des ».

Art. 19. L'article 22 du même arrêté est complété par l'article 22octies rédigé comme suit :
« Circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

22octies 1. Outre les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leur accès, les catégories d'usagers suivantes peuvent circuler sur ces chemins :

a) les véhicules rendant ou venant des parcelles y afférant;

b) les tricycles et quadricycles non motorisés;

c) les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes;

d) les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

Le début des chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers est indiqué par le signal F99c et la sortie par le signal F101c.

22octies 2. Les piétons, cyclistes et cavaliers peuvent utiliser toute la largeur des dits chemins. Ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Les

usagers motorisés, et particulièrement les véhicules agricoles, doivent redoubler de prudence en présence des piétons, des cyclistes, des utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes et des cavaliers. »

Art. 20. L'article 25.1. du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987 et 20 juillet 1990, est complété comme suit :

« 14° aux emplacements de stationnement signalé comme prévu à l'article 70.2.1.3°.c, sauf pour les véhicules utilisés par les personnes handicapées titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.1 ou 27.4.3. »

Art. 21. L'article 28 du même arrêté est complété par les mots suivants :

« en particulier les piétons et les conducteurs de véhicules à deux roues. »

Art. 22. Dans l'article 30 du même arrêté un point 5, comme suit, est ajouté :

« 30.5. Dans l'obscurité ou en cas de mauvaises conditions atmosphériques, les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes, dans le cas où ils empruntent la piste cyclable, doivent être équipés d'une lumière blanche à l'avant et d'une lumière rouge à l'arrière.

En cas d'utilisation de la chaussée dans les mêmes circonstances, ils doivent en plus porter une veste de sécurité retroréfléchissante. »

Art. 23. L'article 36 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002, est complété comme suit :

« Toutefois, sont dispensés du port du casque en cas de conduite d'un cyclomoteur :

- les agents de La Poste, lorsque dans le cadre de leur tournée, ils sont amenés à déposer ou relever du courrier successivement à des endroits situés à courte distance l'un de l'autre. »

Art. 24. A l'article 40 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 29 mars 1987, 20 juillet 1990, 14 mars 1996 et 9 octobre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au premier tiret de l'article 40.1, les mots « ou D10 » sont ajoutés après les mots « le signal D9 ».

2° L'article 40.2. est remplacé par la disposition suivante :

« 40.2. Le conducteur doit redoubler de prudence en présence d'enfants, de personnes âgées ou de personnes handicapées, notamment les aveugles munis d'une canne blanche ou jaune et les personnes handicapées conduisant une voiturette manuelle ou électrique ne dépassant pas l'allure du pas. Il doit ralentir et au besoin s'arrêter. »

3° La dernière phrase de l'article 40.3.2. est remplacée par la phrase suivante :

« A cette fin, il doit s'arrêter pour permettre l'embarquement et le débarquement, et ne peut se remettre en mouvement qu'à allure modérée. »

4° L'article 40 est complété par les dispositions suivantes :

« 40.7. Le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le piéton lorsque ce dernier circule sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur ne peut circuler qu'à l'allure du pas et au besoin doit s'arrêter.

40.8. Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes ne peuvent mettre en danger, ni gêner les piétons lorsqu'ils circulent sur le trottoir. Ils doivent y circuler à l'allure du pas. »

Art. 25. A l'article 41 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987, 20 juillet 1990 et 7 mai 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Dans le titre, les mots « groupes de piétons, » sont ajoutés après les mots « des cortèges, le mot « cyclistes » remplace le mot « cyclotouristes » et les mots « groupes de motocyclistes » sont ajoutés après le mot « cyclistes ».

2° A l'article 41.1.2°, les mots « , un groupe de piétons » sont ajoutés après les mots « un cortège ».

3° A l'article 41.3.1.2°, b), le mot « cyclistes » remplace le mot « cyclotouristes » les mots « et des groupes de motocyclistes » sont ajoutés après le mot « cyclistes » et avant « par des

capitaines de route ».

4° A l'article 41.3.1.2°, c), les mots « des groupes de piétons et » sont rajoutés avant « des groupes de cavaliers ».

Art. 26. A l'article 42 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 20 juillet 1990 et 9 octobre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 42.1. est remplacé par le paragraphe suivant :

« Lorsque les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes circulent sur le trottoir, ils doivent respecter les dispositions applicables aux piétons en vertu du présent article. »

2° Dans l'article 42.2.1.1° les mots « ou D10, » sont insérés après le terme « D9 ».

3° L'article 42.2.1.2° est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit :

« A l'extérieur des agglomérations, les personnes handicapées qui conduisent une voiturette manuelle ou électrique ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas peuvent emprunter la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par les marques prévues à l'article 74 du présent règlement à condition de ne pas gêner exagérément la circulation des usagers qui y circulent régulièrement. »

4° L'article 42.3. est complété comme suit :

« Toutefois, les groupes de piétons composés de cinq personnes et plus, accompagnés d'un guide peuvent également emprunter le côté gauche de la voirie. Dans ce cas, ils doivent marcher en file indienne.

Lorsque les conditions de visibilité fixées à l'article 30 sont d'application, l'ordre des feux prescrits par l'article 30.3.5° est inversé. »

5° Il est introduit à l'article 42.4.1. un alinéa rédigé comme suit :

« Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité sur les trottoirs traversant tels que définis à l'article 2.40. »

6° Il est introduit un article 42.4.6. rédigé comme suit :

« 42.4.6. Sauf s'ils y sont autorisés par des feux de signalisation, les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche. ».

Art. 27. l'article 43 du même arrêté, modifié par l' arrêté royal du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 43.2. est complété comme suit :

« Les utilisateurs de pistes cyclables ne peuvent ni se gêner, ni se mettre mutuellement en danger, ni avoir une conduite imprudente vis à vis d'autres usagers. »

2° Dans l'article 43.3. 1^{er} alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Quand il existe un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, les cyclistes, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes se trouvant sur la piste cyclable sont tenus de l'emprunter. ».

Art. 28. A l'article 43bis du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 18 septembre 1991 et 9 octobre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le titre est remplacé par le titre suivant :

« Article 43bis. Cyclistes en groupe. »

2° A l'article 43bis. 1. les mots « groupes de cyclotouristes » sont remplacés par les mots « cyclistes en groupes »;

3° Aux articles 43bis 3.1. et 43bis 4., le mot « cyclotouristes » est remplacé par les mots « groupes de cyclistes ».

4° A l'article 43bis 3.3.1 la dernière phrase est supprimée.

Art. 29. Un article 43ter, rédigé comme suit, est introduit dans le même arrêté :

« Article 43ter. Motocyclistes en groupe.

43ter 1. Quand les motocyclistes roulent en groupe de deux minimum sur une voie publique divisée en bandes de circulation, ils ne doivent pas circuler en file indienne; ils peuvent être

en deux rangs parallèles décalés, en respectant entre eux une distance de sécurité.

Si la chaussée n'est pas divisée en bandes de circulation, ils ne peuvent en aucun cas dépasser une largeur égale à la moitié de la chaussée. Si le croisement est impossible, ils doivent, le cas échéant, circuler en file indienne.

43ter 2. Les groupes de motocyclistes de plus de 50 participants doivent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum. Les groupes de 15 à 50 participants peuvent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum.

43ter 3.1° Les capitaines de route veillent au bon déroulement de la randonnée. Ces capitaines de route doivent être âgés de 25 ans au moins et porter un vêtement rétro-réfléchissant, qui indique en lettres noires sur le dos la mention « capitaine de route ».

2° Aux carrefours où la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux de circulation, un au moins des capitaines de route peut immobiliser de la manière énoncée à l'article 41.3.2. la circulation dans les voies transversales durant la traversée du groupe.

43ter 4. Les capitaines de route sont en possession d'un signal routier de type C3. »

Art. 30. L'article 59.15 du même arrêté est modifié comme suit :

1° les mots « 43ter » sont ajoutés après le mot « articles »;

2° les mots « véhicules de la gendarmerie, des services de police » sont remplacés par les mots suivants :

« véhicules de la police fédérale et de la police locale ».

Art. 31. A l'article 68 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 novembre 1980, 20 juillet 1990 et 18 septembre 1991,

1° Il est ajouté un paragraphe au texte du signal C 43 rédigé comme suit :

« Le signal C43, avec la mention 30 km/h, placé au-dessus du signal F1 vaut sur l'ensemble des voiries comprises dans les limites de l'agglomération. »

2° Il est ajouté un paragraphe au texte du signal C45 rédigé comme suit :

« S'il a été fait usage du panneau C43, avec mention 30 km/h, au-dessus du panneau F1, le panneau C45, avec la même mention, doit être placé au-dessus du panneau F3 de cette agglomération. »

Art. 32. Il est inséré à l'article 69.3 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 9 octobre 1998 et 20 juillet 1990, après le signal D9, un signal D10 :

« D10

Pour la consultation du tableau, voir image

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

Art. 33. L'article 71.2. du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 17 septembre 1988, 20 juillet 1990, 16 juillet 1997 et 17 octobre 2001 est modifié comme suit :

1° Les signaux F1 et F3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« F1a et F1b

Pour la consultation du tableau, voir image

Commencement d'une agglomération.

Ce signal est placé à droite, à chaque accès d'une agglomération; il peut être répété à gauche.

F3a et F3b

Pour la consultation du tableau, voir image

Fin d'une agglomération.

Ce signal est placé à droite, à chaque sortie d'une agglomération; il peut être répété à gauche.

»;

2° - Dans l'intitulé et le texte des signaux F 12a et F 12b, les mots « et dans les zones de

rencontre » sont rajoutés après les mots « zones résidentielles ».

- Au premier alinéa du texte les mots « ou de zones de rencontre » sont insérés après les mots « zones résidentielles ».

- Au deuxième alinéa du texte les mots « ou une zone de rencontre » sont insérés après les mots « zone résidentielle ».

3° - Dans l'intitulé du signal F12b les mots « ou d'une zone de rencontre » sont insérés après les mots « zone résidentielle ».

- Dans l'unique alinéa du texte les mots « ou d'une zone de rencontre » sont insérés après les mots « zone résidentielle ».

4° Les signaux suivants sont insérés :

« F99c

Pour la consultation du tableau, voir image

Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.

F101c

Pour la consultation du tableau, voir image

Fin du chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin. »

Art. 34. L'article 81.3.2 du même arrêté est abrogé.

Art. 35. Dans l'ensemble de l'arrêté les mots « handicapés » sont remplacés par « personnes handicapées ».

Art. 36. Dans l'ensemble de l'arrêté les mots « réfléchissants » sont remplacés par « rétroréfléchissants ».

Art. 37. Il est inséré un article 85.2.

« Les signaux repris ci-après peuvent être maintenus jusqu'au 1^{er} juin 2015.

F1

Pour la consultation du tableau, voir image

Commencement d'une agglomération.

Ce signal doit être placé à droite à chaque accès d'agglomération, il peut être répété à gauche.

F3

Pour la consultation du tableau, voir image

Fin d'agglomération. »

Art. 38. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2004 à l'exception des articles 4, 20, 23, 30, 2°, 35 en 36, qui entrent en vigueur le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel il a été publié au Moniteur belge .

Art. 39. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 avril 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

debut

premier mot

dernier mot

3

Publié le : 2003-05-08