Téléchargé à partir de https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2024005817~0mocswfbry

Date de publication : 20 septembre 2024 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

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

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté modifie l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique qui 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.

Synthèse.

Ces adaptations sont le résultat de l'analyse, par un groupe interfédéral composé de représentants des administrations fédérale et régionales, de l'ensemble des remarques qui ont été formulées, par les différents acteurs, suite à la publication de l'arrêté royal du 3 juin 2024.

Examen article par article.

Article 1er.

Plusieurs définitions sont adaptées ou complétées pour plus de clarté.

Il est respectivement réintroduit dans chaque définition que le cycle d'une largeur maximale d'1 m, le cyclomoteur d'une largeur maximale d'1 m et l'engin de déplacement non montés ne sont pas considérés comme des véhicules. Cela a des conséquences importantes pour le stationnement (voir article 10, § 4).

Pour stimuler l'usage de camionnettes moins polluantes, les camion- nettes électriques (à l'exclusion des motorisations hybrides, GNC, GNL et GPL, contrairement à ce qui est visé dans la directive 96/53/CE, le gain de ces motorisations en termes d'émissions de CO2 étant trop faibles en conditions d'utilisation réelles que pour justifier un régime dérogatoire) ou alimentées à l'hydrogène, dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 4,25t sont assimilées aux camionnettes de 3,5t.

Les conducteurs de ces camionnettes plus lourdes doivent cependant toujours respecter le signal C21 dont l'objectif est de protéger l'infras- tructure routière.

Article 2.

Cet article octroie aux agents constatateurs faisant partie du personnel du service de sécurité et du gestionnaire de l'infrastructure visés par la loi sur la police des chemins de fer, dans l'exercice de leur fonction, le droit de donner des injonctions et clarifie la signification de l'interdic- tion de s'engager sur un passage à niveau.

Le 51e point des définitions relatif à la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap est adapté afin de compléter cette définition qui sert de base légale pour l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la carte de stationnement pour personnes handicapées, à la demande de l'administration concernée.

Article 3.

Il est réintroduit que le disque représentant le signal C3 utilisé par les signaleurs doit être conforme au modèle déterminé par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions (voir 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).

Pour plus de clarté, le § 4 de l'article 5 du Code de la voie publique reprend expressément la manière dont les signaleurs peuvent donner des indications, c'est à dire au moyen du disque ou du feu rouge.

Article 4.

Dans l'intitulé de l'article 6 du Code de la voie publique les mots « signaux routiers » sont remplacés par les mots « signalisation routière » car ce terme vise plus largement les signaux, les marques routières et les feux de signalisation. Le terme « signaux » ne vise que la signalisation verticale.

Article 5.

L'arrêt n°266.069 du Conseil d'Etat du 18 mars 2026 a annulé le paragraphe 2 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique pour non-respect des formalités de consultation de la section de législation. Compte tenu de l'arrêt d'annulation intervenu à un stade avancé de la procédure, ce paragraphe devra être réécrit d'ici l'entrée en vigueur du Code de la voie publique afin d'éviter un vide juridique en ce qui concerne l'âge minimal des conducteurs pour circuler sur la voie publique.

Dans le paragraphe 5 de l'article 8, l'interdiction d'utiliser un appareil électronique mobile doté d'un écran, sans qu'il soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin, est élargie à la personne qui accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage.

Article. 6.

Outre quelques précisions et ajouts, les principales modifications de l'article 9 sont les suivantes :

- il est clairement énoncé que lorsque les cyclistes, les conducteurs de speedpedelecs et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent circuler sur la bande bus, ils ne doivent pas s'y tenir le plus à

droite possible sauf à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière ;

- lorsqu'il y a le symbole d'un speedpedelec ou d'un cyclomoteur de classe B sur la piste cyclable marquée, ces conducteurs sont obligés de l'emprunter. Cette possibilité existe déjà pour les pistes cyclables séparées (sans marquages), au moyen d'un signal indiquant cette piste cyclable avec un panneau additionnel ;

Enfin, de manière plus générale, la place des conducteurs qui circulent à contresens sur une chaussée à sens unique est reformulée pour clairement indiquer qu'ils doivent, dans ce cas, se tenir le plus à droite possible.

Article 7.

Deux types de traversées cyclables sont introduites dans le Code de la voie publique qui se distinguent par des marques routières illustrées à l'article 53 du projet. Il s'agit de traversées cyclables prioritaires et non-prioritaires. Il est donc nécessaire d'introduire, à l'article 11, les règles de priorité qui s'y appliquent.

Les règles de priorités applicables dans les zones piétonnes, les rues réservées au jeu, les rues scolaires, les zones de rencontre et les chemins réservés étant reprises dans les articles qui leurs sont spécifiques, elles ne sont donc pas répétées ici.

Il est aussi opportun de rappeler que toutes les catégories d'usagers de la route doivent céder la priorité lorsque, en agglomération, un autobus quitte son point d'arrêt. Cela signifie que lorsqu'un autobus quitte son point d'arrêt et traverse un trottoir ou une piste cyclable, les usagers qui y circulent, doivent aussi lui céder la priorité.

Article 8.

L'article 13 relatif au couloir de secours est complété par les règles de circulation qui se trouvaient dans la définition. Les véhicules et les conditions dans lesquelles ces véhicules peuvent utiliser le couloir de secours sont clairement énumérés.

Article 9.

Lorsqu'un conducteur quitte ou s'insère dans la circulation, il effectue une manoeuvre et doit dès lors céder la priorité (art. 14). Il n'est plus fait référence au cours normal de la circulation car ces mots sont superflus. Il s'agit par exemple de rejoindre la chaussée en quittant un emplacement de stationnement, en sortant de son garage, après avoir déposé un passager.

Pour rappel, les piétons ont la priorité, qu'il y ait ou non un passage piéton. Cependant, si le piéton n'a pas encore commencé à traverser, il n'a pas la priorité s'il n'y a pas de passage piéton.

Article 10.

Dans l'article 20, les mots « sauf aménagement particulier des lieux » sont supprimés de la règle générale qui prévoit qu'un véhicule rangé sur la chaussée doit être placé parallèlement au bord de celle-ci. Ils ne sont pas nécessaires car lorsque des emplacements de stationnement sont marqués, les véhicules doivent de toute manière être rangés sans dépasser les marques routières. Ceci résulte du principe que la signalisation routière, c'est-à-dire les signaux et les marques routières, prévaut sur les règles générales.

Le fait que les cycles et les cyclomoteurs non montés d'une largeur de 1 mètre et les engins de déplacement ne soient plus considérés comme des véhicules (voir supra) a des conséquences importantes sur les règles de stationnement. Pour cette raison, les

différents endroits où ils ne peuvent pas être placés sont énumérés.

Sur les trottoirs ou les accotements que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins 1,50 m de largeur doit être laissée à leur disposition sur ce trottoir ou cet accotement. Pour les personnes à

mobilité réduite, l'obligation de laisser un espace libre d'au moins 1,50 m ne s'applique pas lorsqu'il s'agit d'un cycle d'une largeur maximale d'1 m, d'un cyclomoteur d'une largeur maximale d'1 m ou d'un engin de déplacement d'une largeur maximale d'1 m.

Article 11.

L'interdiction de stationner devant un feu ou un signal est reformulée pour plus de clarté (art. 21).

Il convient de signaler que le terme « podotactile » n'est pas restrictif et vise tout type de revêtement de sol en relief conçu pour alerter ou guider les personnes ayant une déficience visuelle.

Article 12.

Dans l'article 24, l'interdiction d'accéder à une autoroute en remor- quant un véhicule au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire est omise car elle est redondante.

Certaines catégories de véhicules sont soumises à des limitations de vitesse spécifiques sur les autoroutes. Il est rédigé plus clairement que ces limitations de vitesse restent d'application même lorsqu'une vitesse maximale supérieure est autorisée au moyen d'un signal.

Il est clarifié que la vitesse sur autoroutes des autocars équipés d'un limiteur de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h et dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité (tempo 100) est limitée à 100 km/h avec ou sans remorque.

Enfin il est explicitement interdit de procéder à des réparations d'un véhicule sur autoroute étant donné le danger de cette opération.

Article 13.

L'interdiction (art. 25) d'accéder à une route pour automobile en remorquant un véhicule au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire est omise car il est fait référence à cette même interdiction prévue dans l'article relatif aux autoroutes (art. 24, § 4).

Les références aux interdictions applicables aux autoroutes ont été

adaptées afin que l'interdiction de circuler à une vitesse inférieure à 70 km/h ne s'applique pas sur une route pour automobile. Il s'agit de la rectification d'une erreur.

Article 14.

Dans les zones de rencontre (art. 26), la règle de priorité vis-à-vis des conducteurs de speedpedelecs a été clarifiée pour que le conducteur de speedpedelec (qui est un véhicule motorisé) puisse bénéficier de la même priorité que les cycles.

En outre, en spécifiant qu'il s'agit des conducteurs qui « y » circulent, il est clair que les règles de priorité aux carrefours restent d'application.

Article 15.

L'accès aux chemins réservés (art. 28) est adapté pour mieux correspondre à la réalité ; il est en effet logique que les riverains, les véhicules qui doivent y effectuer des livraisons et les véhicules se rendant ou venant des parcelles adjacentes y aient toujours accès. Il n'est pas nécessaire de prévoir à cet effet un symbole supplémentaire pouvant être représenté sur le panneau de signalisation. Il est aussi prévu une équivalence d'accès entre certains véhicules. Ainsi, par exemple, le symbole d'un véhicule agricole permet aussi l'accès aux véhicules attelés. Cela évite une surabondance de symboles sur le panneau d'accès qui nuit à la compréhension des usagers de la route.

Cet article apporte aussi quelques clarifications. La première concerne l'obligation d'apposer un laissez-passer sur la face interne du pare-brise qui ne s'applique pas lorsque le laissez-passer se présente sous la forme d'une carte digitale.

La règle de priorité vis-à-vis des conducteurs de speedpedelecs sur les chemins réservés est clarifiée pour que le conducteur de speedpe- delec (qui est un véhicule motorisé) puisse bénéficier de la même priorité que les cycles.

Article 16, 17 & 18.

L'accès aux véhicules pour le ramassage des immondices n'est plus repris dans les articles relatifs aux chemins réservés, aux zones piétonnes et aux rues réservées aux jeu,mais bien dans un article général reprenant les dispositions dérogatoires (voir infra l'article 33).

La règle de priorité vis-à-vis des conducteurs de speedpedelecs dans les zones piétonnes, les rues réservées au jeu et dans les rues

scolaires a aussi été éclaircie pour que le conducteur de speedpedelec (qui est un véhicule motorisé) puisse bénéficier de la même priorité que les cycles.

En outre, en spécifiant qu'il s'agit des conducteurs qui « y » circulent, il est clair que les règles de priorité aux carrefours restent d'application.

Il est à chaque fois précisé qu'il ne faut pas apposer le laissez-passer sur la face interne du pare-brise lorsqu'il se présente sous la forme d'une carte digitale.

Article 19.

Les signaux d'interdiction d'accès liés aux masses et aux dimensions des véhicules sont ajoutés à l'énumération des dispositions du Code de la voie publique qui restent d'application aux conducteurs de véhicules prioritaires en mission prioritaire (art. 32).

Article 20.

La règle de l'article 33 est formulée plus précisément pour indiquer que la traversée en diagonale ne s'applique que dans les carrefours et pas au-delà.

Article 21.

L'article 35 regroupe une série de dispositions relatives au compor- tement des conducteurs de cycles, de cyclomoteurs et dorénavant aussi des conducteurs de motocyclettes.

Outre l'interdiction pour ces différents conducteurs de rouler en se faisant remorquer, il est dorénavant interdit de rouler en se faisant pousser, ou en remorquant ou poussant un cycle, un cyclomoteur ou une motocyclette.

Un autre changement important autorise les conducteurs de cyclo- moteurs à deux roues, comme c'est déjà le cas pour les cyclistes, à circuler à deux de front sur la chaussée et sur la bande bus moyennant le respect de certaines conditions.

Article 22.

L'article 37 regroupe une série de dispositions relatives au compor- tement des conducteurs de véhicules à moteur à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et dorénavant aussi à

l'égard des animaux de traits, de charge ou de monture. Cela ne se limite donc plus seulement aux cavaliers.

Le règle selon laquelle un conducteur d'un véhicule à moteur ne peut s'engager sur un passage pour cyclistes s'il risque d'y être immobilisé est étendue à tout conducteur.

Article 23.

Quelques précisions sont ajoutées pour clarifier les règles que doivent suivre des groupes organisés (art. 38).

Les groupes de piétons qui participent notamment à des activités culturelles, sportives ou touristiques, ne sont pas tenus de marcher les uns derrière les autres s'ils restent groupés. Cela signifie que lorsqu'ils circulent à droite sur la chaussée ils sont autorisés à marcher à deux de front.

Les quadricycles sont ajoutés à l'énumération de la règle de répartition des grands groupes; ils doivent aussi se répartir en groupes de 100 participants au maximum.

La règle qui prévoit l'accompagnement des groupes de 10 à 50 participants est reformulée de manière plus compréhensible.

L'utilisation des feux bleu et vert par des convois militaires pendant la nuit n'est plus requise. Les fanions bleu et vert restent obligatoires en toute circonstance.

Article 24.

Il est, à l'article 39, chaque fois précisé, en référence à l'arrêté royal du 28 juin 2019 réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain, de quel véhicule il s'agit.

Article 25.

Les modifications suivantes sont apportées à l'article 40 relatif aux trains de véhicules.

La règle qui autorise une dépanneuse à remorquer un véhicule tracteur avec semi-remorque est reformulée de manière moins restric- tive afin de permettre un dégagement plus rapide de la voie publique.

Le véhicule en panne peut être amené ailleurs que strictement au lieu de réparation. Il peut s'agir d'un lieu intermédiaire comme, par exemple, le dépôt du dépanneur.

Le terme « véhicules forains » doit être interpréter au sens large, par exemple les véhicules de kermesse, de cirque, etc.

Article 26.

Dans le texte néerlandais de l'article 41, le mot « miniatuurtreins- lepen » est remplacé par le mot « miniatuurtreinen », qui est plus correct et plus clair.

Article 27.

Lorsqu'il est fait référence (art. 42) aux « enfants » de moins de dix-huit ans qui mesurent au moins 135 cm, l'utilisation du mot « passagers » est plus adéquat.

Il est autorisé de transporter un enfant de trois ans ou plus sans dispositif de retenue si certaines conditions sont respectées. Parmi celles-ci, le conducteur ne peut pas être le parent de l'enfant ni avoir la même résidence principale que l'enfant. Cette dernière condition a été

complétée afin que cette exception s'applique aussi aux personnes qui ne sont pas des parents biologiques mais qui ont la même résidence principale que l'un des parents de l'enfant.

A partir de 3 ans, les enfants dont la taille est inférieure à 135 cm devraient pouvoir être transportés à l'arrière du véhicule si le véhicule n'est pas équipé de ceintures de sécurité (par exemple dans le cas de certains oldtimers). La règle selon laquelle « Aux places assises qui ne sont pas équipées d'une ceinture de sécurité, l'on ne transporte pas d'enfants de moins de 3 ans. Aux places assises à l'avant qui ne sont pas équipées d'une ceinture de sécurité, l'on ne transporte pas de passagers de moins de 18 ans et dont la taille est inférieure à 135 cm » est donc réintroduite.

Enfin, il est prévu que le conducteur d'un autobus ou d'un autocar satisfait à son obligation de transporter des passagers qui portent la ceinture de sécurité lorsqu'il les informe de cette obligation notamment de moyen d'un pictogramme, de moyens audiovisuels ou oralement.

Article 28.

Il est précisé à l'article 43 que le casque de protection doit être homologué et être approprié au véhicule utilisé.

L'exception du port du casque par le conducteur d'un véhicule agricole dont la vitesse maximale est par construction limitée à 40 km à l'heure et qui n'est pas équipé d'un guidon comme sur une motocyclette, est réintroduite.

Article 29.

Outre quelques petites corrections de forme, il est clarifié, dans l'article 44, que les feux rouges arrières des remorques des cyclomoteurs et des motocyclettes doivent être allumés en permanence. Il est aussi indiqué explicitement que les piétons peuvent utiliser des moyens de signalisation (feux portatifs, bâtons lumineux, ...).

Article 30.

Cet article rectifie le titre en français ainsi que les conditions d'utilisation des feux jaune-orange clignotants des véhicules agricoles qui doivent être utilisés lorsque la visibilité est réduite à environ 200 m (au lieu de 100 m).

Article 31.

Il est ajouté à l'article 47 que tous les feux clignotants peuvent aussi être utilisés simultanément lorsqu'il est fait usage d'un plateau élévateur ou d'un autre dispositif fixé à l'arrière du véhicule destiné à

faciliter le chargement et le déchargement et d'engins mobiles de manutention.

Article 32.

L'obligation d'utiliser simultanément tous les feux clignotants en cas de panne ou d'accident est étendue à tout véhicule et non plus seulement aux automobiles (art. 52).

Il convient de préciser que le signalement en cas de perte de chargement est identique au signalement d'un véhicule en panne ou accidenté (quatre feux clignotants, triangle de danger, feux clignotants portatifs de couleur jaune-orange, ...).

Article 33.

Des corrections sont apportées aux références des articles qui ne sont pas applicables aux véhicules de surveillance, de contrôle et

d’entretien de la voirie.

L’article est complété par un paragraphe qui regroupe les disposi- tions qui ne s’appliquent pas aux véhicules de ramassage des immondices lorsque la nature de leur mission le justifie.

Article 34.

Outre quelques petites corrections de forme (art. 57), la règle générale relative à la portée des signaux lumineux est reformulée plus claire- ment. Ces signaux lumineux doivent être respectés par les conducteurs lorsqu’ils sont situés du côté droit ou au-dessus de la partie de la voie publique suivie. En spécifiant qu’il s’agit de la partie de la voie publique suivie, le risque de confusion dans le chef du conducteur est fortement réduit.

Des exemples de signaux lumineux en forme de flèche ont été ajoutés et leur portée est reformulée plus clairement.

Il convient de rappeler que la flèche jaune-orange clignotante signifie que seule la direction qui est indiquée par la flèche peut être suivie, à condition de céder la priorité aux piétons et aux conducteurs qui viennent règlementairement des autres directions. Cela n’exclut pas l’utilisation d’un feu vert en forme de flèche et dans ce cas, il n’y a pas de règle de priorité particulière comme pour la flèche orange-jaune clignotante.

Des exemples de feux pour cyclistes ont été ajoutés et leur portée est reformulée plus clairement.

Article 35.

L’article 58 est complété par des illustrations des flèches d’évacuation de carrefour.

Article 36.

Outre l’amélioration de l’intitulé, l’article 59 est complété par des illustrations des feux spéciaux.

Article 37.

Outre quelques petites corrections de forme, la signification de chaque feu spécial réglant la circulation sur la bande bus est clarifiée au moyen d’une référence et d’une illustration (art. 60).

Article 38.

La portée du feu rouge pour piétons et la portée du feu rouge combiné pour piétons et cyclistes (art. 61) sont modifiées pour clairement indiquer qu’il est interdit d’entamer la traversée mais pas de poursuivre ou d’achever la traversée commencée alors que le feu était vert.

Des illustrations de ces feux sont ajoutées.

Les autres modifications consistent en de petites corrections de forme.

Article 39.

Deux rectifications dans le texte français et néerlandais de l’article 62 sont faites.

Article 40 & 41.

Le mot « routier » est omis pour qu’il soit clair que cette section concerne uniquement la signalisation verticale.

Il convient de préciser que la couleur des films utilisés pour les signaux permanents doit être conforme au tableau 2 repris dans la norme européenne NBN EN 12899 ou équivalent.

La couleur des films utilisés pour les signaux temporaires est conforme au fluorescent jaune du tableau 3 (PTV 4 – type 1/2/3 (sans vieillissement) du PTV 662 ou équivalent.

La police utilisée sur les signaux est la police Schweizerische Normen-Vereinigung (SNV).

Les formes possibles de la police SNV sont normale (regular) ou condensée (condensed).

Pour les panneaux de signalisation d’intérêt général ou à caractère touristique (F34a, F35, F37), la police utilisée est Helvetica Medium Italique.

Article 42.

La règle générale relative à la portée des signaux de danger (art. 64) est reformulée plus clairement. Ces signaux doivent être respectés par les conducteurs lorsqu'ils sont situés du côté droit ou au-dessus de la partie de la voie publique suivie. En spécifiantqu'il s'agit de la partie de la voie publique suivie, le risque de confusion dans le chef du conducteur est fortement réduit.

Quelques petites corrections de forme sont apportées aux images de plusieurs signaux (police, symbole, ...). La légende du signal A5 est clarifiée dans le texte néerlandais et la légende du signal A13 est complétée pour viser aussi le revêtement irrégulier.

Article 43.

La règle générale relative à la portée des signaux de priorité est reformulée plus clairement (art. 65). Ces signaux doivent être respectés par les conducteurs lorsqu'ils sont situés du côté droit ou au-dessus de la partie de la voie publique suivie. En spécifiant qu'il s'agit de la partie de la voie publique suivie, le risque de confusion dans le chef du conducteur est fortement réduit.

Quelques petites corrections de forme sont apportées aux légendes de plusieurs signaux.

Article 44.

La règle générale relative à la portée des signaux d'interdiction (art. 66) est reformulée plus clairement. Ces signaux doivent être respectés par les conducteurs lorsqu'ils sont situés du côté droit ou au-dessus de la partie de la voie publique suivie. En spécifiant qu'il s'agit de la partie de la voie publique suivie, le risque de confusion dans le chef du conducteur est fortement réduit.

Quelques petites corrections de forme sont apportées aux images de plusieurs signaux (police, symbole, ...).

La portée du signal C43 est reformulée plus justement. L'ancienne formulation prévoyait qu'un « autre signal » indiquant une autre limitation de vitesse mettait fin à la limitation de vitesse imposée par le signal C43. Pour éviter la confusion, par exemple dans le cas d'un signal de début d'agglomération, d'une zone de rencontre, ... qui induit mais n'indique pas nécessairement la limitation de vitesse qui y est applicable, la règle est reformulée.

Article 45.

Quelques petites corrections de forme sont apportées aux images et aux légendes de plusieurs signaux d'obligation.

Les légendes des signaux D7, D9, D11, D13 et D15 sont complétées pour indiquer qu'ils s'appliquent jusqu'au prochain carrefour inclus.

Article 46.

Les dispositions qui prévoyaient la portée des signaux E1 et E3 combinés avec des panneaux additionnels ne sont plus reprises car elles sont superflues (art. 68). En effet, la portée des combinaisons de signaux et de panneaux additionnels est réglée de manière générale.

Une petite correction de forme est apportée à l'image du signal E9. Il est ajouté que ce signal peut être carré ou rectangulaire en fonction des indications qui y sont reprises.

La portée des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement est légèrement reformulée pour indiquer plus justement qu'ils s'appli- quent jusqu'à une autre signalisation routière relative à l'arrêt et au stationnement plutôt qu'à partir d'une « autre réglementation » relative à l'arrêt et au stationnement afin de viser spécifiquement les signaux et les marques routières. Le deuxième alinéa est supprimé car il n'apporte aucune plus-value compte tenu de la possibilité d'utiliser des panneaux additionnels M21 (ex. « sur la place »).

Le code de la voie publique permet aux gestionnaires de voiries de combiner plus souplement les signaux avec des panneaux additionnels.

Il est important que ces combinaisons soient cohérentes et compréhen- sibles pour les usagers.

Article 47.

La règle générale relative à la portée des signaux d'indication est reformulée plus clairement (art. 69). Ces signaux doivent être respectés par les usagers lorsqu'ils sont visibles dans le sens suivi afin d'informer les usagers de la manière la plus adéquate. Il est ajouté que ce signal peut être carré ou rectangulaire en fonction des indications qui y sont reprises.

Les symboles F6 (sortie) et F7 (échangeur) sont plus logiquement déplacés vers l'annexe 2.

Sur le signal F17 est apposé le nouveau symbole d'un bus (voir article 56) qui indique plus clairement que la bande bus est avant tout réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Un nouveau signal d'indication F36 est ajouté pour guider les piétons et les cyclistes vers une certaine partie de la voie publique.

Des nouvelles variantes du signal d'indication F41 (déviation) sont ajoutées afin d'illustrer une déviation tout droit et une déviation

spécifique pour les piétons et cyclistes.

Un nouveau signal d'indication F42 est ajouté pour indiquer la fin de la déviation.

Un nouveau signal d'indication F78 est ajouté pour indiquer la présence de toilettes sur une aire de repos au long d'une autoroute.

Des variantes des signaux d'indication F80, F81 et F83 (indications temporaires à l'occasion de travaux) sans indication de la distance sont ajoutées.

Pour rappel, la couleur des films utilisés pour les signaux tempo- raires est conforme au fluorescent jaune du tableau 3 (PTV 4 – type 1/2/3 (sans vieillissement) du PTV 662 ou équivalent.

Une variante du signal d'indication F96 (signal annonçant un évitement) sans indication de la distance est ajoutée.

Enfin, quelques petites corrections de forme sont apportées aux images et aux légendes de quelques signaux.

Article 48.

La règle générale relative à la portée des signaux à réglementation particulière est reformulée plus clairement (art. 70). Ces signaux doivent être respectés par les usagers lorsqu'ils sont situés du côté droit de la partie de la voie publique suivie. En spécifiant qu'il s'agit de la partie de la voie publique suivie, le risque de confusion dans le chef de l'usager est fortement réduit. Il est ajouté que ce signal peut être carré ou rectangulaire en fonction des indications qui y sont reprises.

Les images des signaux R1 (début d'abords d'école) et R3 (fin d'abords d'école) sont adaptées et les légendes sont complétées afin de prévoir la possibilité d'indiquer une autre limitation de vitesse.

La légende des signaux R5 (début d'une zone de rencontre), R9 (début d'un chemin réservé), R14 (début d'une zone piétonne), R17 (début d'une zone cyclable), R21 (début d'une zone aéroportuaire) et R25 (début d'une agglomération) est à chaque fois adaptée pour clarifier que l'indication de la vitesse maximale sur ces signaux est seulement informative. En effet, ce sont les limitations de vitesse maximales fixées par les réglementations régionales qui s'y appliquent.

Quelques exemples de signal R9 ont été ajoutés qui tiennent compte de la reformulation de l'article relatif aux chemins réservés (voir supra l'article 15). Un nouveau symbole peut y être apposé pour donner accès aux cycles d'une largeur de plus d'un mètre (voir infra l'article 59).

La légende du signal R12 (début d'une piste cyclable non obligatoire) et la légende du signal R33 (début d'une route pour automobile) sont à chaque fois complétées pour indiquer clairement la portée des régle- mentations particulières qui valent jusqu'au prochain carrefour. En effet, contrairement aux autres signaux à réglementation particulière, les signaux R12 et R33 n'ont pas de portée zonale.

Une dernière modification consiste à reformuler la portée d'une réglementation particulière. De manière générale une règlementation particulière s'applique à partir du signal de début jusqu'au signal de fin. Néanmoins, la réglementation particulière ne s'applique pas aux endroits où, dans ce périmètre, d'autres règles ont effet en vertu d'une autre signalisation routière ni lorsque le signal à réglementation particulière délimite lui-même son champ d'application (c'est le cas pour les signaux R12 et R33 qui ont effet jusqu'au prochain carrefour).

Article 49.

La règle générale relative à la portée des signaux à validité zonale est reformulée plus clairement (art. 71). Ces signaux doivent être respectés par les usagers lorsqu'ils sont situés du côté droit de la partie de la voie publique suivie. En spécifiant qu'il s'agit de la partie de la voie publique suivie, le risque de confusion dans le chef de l'usager est fortement réduit.

Quelques petites corrections de forme sont apportées aux images et aux légendes de plusieurs signaux (police, format, ...).

Une dernière modification consiste à reformuler la portée d'une réglementation zonale. De manière générale une règlementation zonale s'applique à partir du signal de début de la zone jusqu'au signal de fin de la zone. Néanmoins, la réglementation zonale ne s'applique pas aux endroits où, dans la zone, une signalisation routière y déroge.

Ensuite il est clarifié que lorsque dans une zone de vitesse un autre signal zonal ou à réglementation particulière induit une autre limitation de vitesse, cela met fin à la zone de vitesse initiale. Le même principe s'applique aussi dans une zone de stationnement.

Article 50.

Outre quelques petites corrections de forme à la police et aux légendes de plusieurs panneaux additionnels, la règle générale relative à la portée des panneaux additionnels est reformulée de manière plus structurée (art. 72).

La portée du panneau additionnel M11 (panneau additionnel qui détermine le champ d'application des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement) est complétée pour permettre également d'indiquer le prolongement de la réglementation qui s'applique avant le carrefour.

Les légendes des panneaux additionnels M19 et M20 sont reformu- lées pour indiquer clairement que le stationnement est interdit sur le trottoir ou sur l'accotement en saillie.

La légende du panneau additionnel M21 est complétée pour permettre l'inscription d'une autre partie de la voie publique. Lorsque ce panneau est utilisé avec un signal E1 ou E3, cela signifie que le stationnement et/ou l'arrêt sont aussi interdits sur la partie de la voie publique qui y est indiquée.

Un autre exemple de panneau additionnel M21 sans la mention « comprise » est ajouté. Lorsque ce panneau additionnel est utilisé avec un signal E1 ou E3, cela signifie que le stationnement et/ou l'arrêt sont spécifiquement interdits sur la partie de la voie publique qui y est indiquée.

Une variante du panneau additionnel M53 (circulation dans les deux sens) sans symbole est ajoutée. Il s'agit d'une option supplémentaire pour indiquer que la circulation de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues est autorisée dans les deux sens.

En néerlandais, l'inscription sur le panneau additionnel M61 est remplacée par « Herinnering » qui est plus correcte.

Article 51.

Un exemple d'une ligne continue de couleur jaune tracée sur le bord réel de la chaussée est ajouté à l'article 73.

Dans la disposition relative à la voie centrale, il est clarifié ce que l'on vise exactement par les bandes latérales.

Article 52.

Quelques petites corrections de forme sont apportées aux images et aux légendes de plusieurs marques routières dans l'article 74.

Il est défini plus strictement dans quelles conditions un conducteur peut franchir une ligne continue qui est jointe à une ligne discontinue.

Ce franchissement n'est autorisé que pour reprendre sa place à droite après un dépassement et uniquement sur une chaussée à deux sens de circulation.

La liste des véhicules qui peuvent être autorisés à circuler sur la bande bus est adaptée. Ainsi, l'inscription « AUTOCAR » est remplacée par un symbole qui vise les autocars mais également à présent les autobus. Ce changement résulte de la modification qui est apportée au signal F17 qui indique une bande bus (voir supra, article 47).

Article 53.

À l'article 76, les marques routières relatives aux passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont adaptées afin de distinguer les passages non-prioritaires des passages priori- taires.

Lorsque le passage est indiqué au moyen des petits carrés blancs, cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteur à deux roues n'ont pas la priorité.

Lorsque le passage est indiqué au moyen des lignes discontinues (= piste cyclable), cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteur à deux roues ont priorité.

Le paragraphe relatif aux clous lumineux blancs aux carrefours qui peuvent relier entre elles les pistes cyclables est omis car aucune règle de circulation n'y est associée. Ces clous ne servent qu'à attirer l'attention des conducteurs sur la présence éventuelle d'usagers actifs.

Article 54.

Pour rappel, la couleur des films utilisés pour les signaux tempo- raires est conforme au fluorescent jaune du tableau 3 (PTV 4 – type 1/2/3 (sans vieillissement) du PTV 662 ou équivalent. Par conséquent la référence à la couleur « orange » est abrogée.

La référence aux « clous de couleur jaune-orange lumineux » est supprimée car ces clous ne sont pas utilisés en pratique.

Article 55.

Le symbole du panneau V2 (véhicules affectés au transport en commun de personnes en situation de handicap) est remplacé par le symbole international des personnes en situation de handicap.

Article 56.

Une petite correction de forme est apportée au texte néerlandais de l'article 83.

Article 57.

Quelques petites corrections de forme sont apportées au texte français. Il s'agit notamment de remplacer les « signaux routiers » par la « signalisation routière » qui vise, comme cela a déjà été mentionné plus haut, les signaux routiers, les marques routières et les feux de signalisation.

Ensuite la date jusqu'à laquelle les signaux F17, F18 et les marques routières prévues aux articles 72.5 et 72.6 conformes à l'arrêté royal du 1er décembre 1975 conservent leur signification, est reportée au 1er juin 2030.

Article 58.

Cet article reporte l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au du Code de la voie publique 1er juin 2027.

Article 59.

Pour bien différencier d'une part les autobus et les autocars et d'autres part les véhicules des services réguliers de transport et commun (TEC, De Lijn, STIB), deux symboles distincts sont ajoutés à l'annexe 1 (respectivement P.12a et P.12b).

Le symbole du cavalier est ajouté pour pouvoir être utilisé sur les panneaux additionnels.

Pour éviter toute confusion dans le chef des usagers, la légende du symbole P.32 de l'annexe 1 est adaptée pour ne viser que les voitures, voitures mixtes et minibus, ce qui est conforme à la légende du symbole P.9 (voiture) repris sur l'image du symbole P.32. La référence aux motocyclettes est donc omise.

Le symbole P.34 qui n'a plus d'utilité (voir supra, l'article 15) est remplacé par le symbole du cycle de plus d'un mètre de large.

Un nouveau symbole P.38 qui indique l'allure du pas est ajouté.

Article 60.

Les symboles F6 (sortie) et F7 (échangeur) qui étaient auparavant repris dans les signaux F sont plus logiquement déplacés vers l'annexe 2 et deviennent les symboles S.6 et S.7.

Le symbole S.14 (gare de bus) est remplacé par un nouveau symbole qui indique clairement une gare de bus réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun (TEC, De Lijn, STIB).

Article 61.

Dans le code de la route actuel (AR du 1/12/1975), la période transitoire pour l'utilisation des bandes bus par les taxis et le transport scolaire est prolongée jusqu'au 31 mai 2027. Cette mesure vise à

combler la période entre le 1er janvier 2027 (fin de la période transitoire prévue par l'AR du 1/12/1975) et l'entrée en vigueur des modifications du code de la voie publique prévues par le présent arrêté au 1er juin 2027.

Article 62.

L'arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication au Moniteur belge.

Article 63.

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.