

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 1 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

I. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CODE DE LA RUE AU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT DES EGSR

INTRODUCTION

En 2000, sur l'ensemble des victimes graves de la route (tués et blessés graves), soit 11.317 personnes, 6,7% étaient des piétons, 9,9% des cyclistes, 6,7% et 4,6% des cyclomotoristes respectivement classe A et B; enfin, 1,3% et 7,4% de l'ensemble des victimes graves de la route étaient des motocyclistes, respectivement conducteurs de moto de cylindrée inférieure ou égale à 400cc ou supérieure à 400cc.

La situation des **piétons** est donc plus particulièrement préoccupante. Ils représentent même 9,7 % des personnes décédées.

De l'analyse plus fine sur la localisation des accidents, il ressort que **34% des usagers tués ou blessés graves sont comptés en agglomération. 75% des piétons décédés dans les 30 jours ou grièvement blessés le sont en agglomération, de même que 48% des cyclistes, 60% des cyclomotoristes et 41% des motocyclistes.**

Il est très important, dès lors, de traiter plus particulièrement cette problématique des usagers faibles.

DU CODE DE LA ROUTE VERS UN CODE DE LA RUE

Partant du constat qu'un grand nombre d'accidents graves impliquant des usagers plus vulnérables ont lieu en agglomération, un groupe de travail a été constitué à l'initiative de la Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports, sur la demande des représentants de ces mêmes usagers. Des nombreuses réunions et journées de travail organisées, notamment par deux fois avec les représentants des usagers motorisés, ont découlé une série de mesures qui visent à revoir certains points de notre législation routière et de sa philosophie.

En effet, force est de constater que, tant le Règlement général de la police de la circulation routière (communément appelé code de la route) que l'Arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (communément appelé code du gestionnaire) se concentrent principalement sur la circulation motorisée : règles visant la fluidité de la circulation, règles plaçant les usagers doux (non motorisés) dans une position marginale, situations de conflit dans lesquelles interviennent des usagers doux qui sont insuffisamment réglées, imprécisions sur la signification de certains éléments techniques routiers (comme la notion même de trottoir, par exemple).

De plus, il faut aussi reconnaître que parfois l'évolution des connaissances en traficologie ou en urbanisme se voit lourdement freinée dans son application sur le terrain par la réglementation existante.

Enfin, l'organisation du domaine public est telle que la circulation motorisée a reçu et reçoit souvent encore maintenant beaucoup d'espace, tandis que les usagers doux doivent se contenter d'un espace plus restreint, souvent résiduel. Les choix d'aménagements des rues et des places, pourtant espaces de vie et de convivialité, sont encore souvent opérés en

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 2 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

fonction des flux de circulation. Un déséquilibre flagrant existe entre l'attention portée aux aménagements destinés aux véhicules motorisés et ceux destinés aux autres, deux roues motorisés souvent y compris. Ainsi, ne voit-on pas les feux et autres poteaux de signalisation à destination des véhicules motorisés encombrer les trottoirs, les rendant parfois impraticables ? N'interdit-on pas formellement aux cyclomoteurs, sauf indications contraires, de stationner sur la chaussée, les renvoyant de ce fait sur les trottoirs ?

OBJECTIFS DU CODE DE LA RUE

Le projet de Code de la rue devrait permettre d'accorder plus d'attention aux usagers doux en leur rendant l'actuelle réglementation plus favorable.

Outre un **meilleur partage de l'espace public** entre les différentes catégories d'usagers, le code de la rue doit autant que possible, par **l'adaptation de la réglementation, supprimer les conflits** pouvant survenir, tant entre les différentes catégories d'usagers plus vulnérables qu'entre ceux-ci et les usagers motorisés.

Une lacune majeure est à regretter dans l'approche actuelle de notre réseau de voiries, c'est le manque de différence d'approche des voiries qui sont affectées prioritairement à la circulation et de celles où les autres fonctions de l'espace public prennent de l'importance, voire dominant. Même si la situation s'améliore et si certains gestionnaires commencent à prendre en compte les intérêts des plus faibles, la différence entre une route et une rue n'est pas encore claire pour tous. Le code de la rue devrait en partie permettre de remédier à cette situation et de clairement définir où sont les routes, où doivent être les rues, comment s'y comporter, comment y faire respecter certaines règles, etc.

ADAPTATION DE LA PHILOSOPHIE DE LA RÉGLEMENTATION

Le fil rouge principal du code de la rue est de tendre vers la **convivialité entre les différents usagers** et de supprimer la prépondérance de la circulation motorisée par rapport à celle des autres usagers de l'espace public pour améliorer la sécurité et le cadre de vie.

Quand on parle de piétons, de cyclistes, de deux-roues motorisés même parfois, on dit souvent d'eux qu'ils sont des usagers vulnérables. Et c'est à juste titre, car ils ne possèdent pas ou que peu de moyens de protection comme peut l'être une carrosserie; ils occupent moins de place que les voitures et les poids lourds, on les voit donc moins bien; la vitesse pratiquée par les véhicules motorisés est souvent bien plus rapide que la leur, et chacun sait que la différence de vitesse entre les usagers peut provoquer des accidents.

Il est indispensable que le sentiment de responsabilité de tout participant au trafic joue un rôle central par rapport aux autres. Il faut, plus particulièrement, que les plus faibles soient toujours respectés et ménagés au maximum.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 3 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

Ainsi, le groupe de travail Code de la rue propose la modification suivante de l'article 7 du "code de la route" :

"Eu égard à son objectif spécifique l'interprétation des dispositions du code de la rue, qu'elles soient prises isolément ou en les combinant, sera déterminée par le souci d'assurer le partage de la voie publique : chaque utilisateur, quel que soit son âge, sa capacité physique et quel que soit le moyen de locomotion devra pouvoir y circuler en toute sécurité. Les dispositions du code de la rue devront être interprétées de telle sorte qu'elles garantissent toujours une protection maximale de l'utilisateur qui, du fait de ses caractéristiques d'âge ou de capacité physique ou du fait du moyen de locomotion utilisé, est dans une situation de faiblesse et de vulnérabilité plus grande. Inversement il en résulte que l'utilisateur plus fort ou moins vulnérable est soumis à une obligation de prudence redoublée à l'égard des autres utilisateurs. L'interprétation et l'application des dispositions du présent code de la rue par les cours et tribunaux se fera selon le même principe."

LES DIFFÉRENTS ANGLES D'APPROCHE

Remarque préalable

Il convient de **se référer aux documents du groupe de travail "code de la rue"**, documents comprenant des

fiches thématiques

présentant la philosophie de base de l'approche du groupe de travail et un

tableau synoptique

mentionnant les modifications concrètes qui pourraient intervenir immédiatement dans notre "code de la route".

▪ **Optimalisation des statuts existants**

Une série de mesures se trouvent déjà dans notre réglementation mais ne fonctionnent pas de façon optimale, soit qu'elles ne sont pas correctement appliquées sur le terrain, soit qu'elles n'obtiennent pas suffisamment d'appui. Il y a lieu de remédier à cette situation.

- **agglomération**
- **zone 30**
- **zone résidentielle**

Il est impératif que ces mesures soient mises en œuvre dans le cadre plus large d'une **gestion modulée de la vitesse**, en et hors agglomération.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 4 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

Principes

- **bien délimiter les agglomérations**, de façon cohérente, objective, et uniforme dans l'ensemble des régions du pays
- appliquer une **gestion cohérente de la vitesse en agglomération, partant du 30 km/h comme règle de base**, dans lequel on admet des vitesses supérieures sur une partie des voiries du réseau, là où la fonction de circulation le justifie, et des vitesses inférieures si statuts particuliers (zones résidentielles, zones piétonnes)
- appliquer une **gestion cohérente de la vitesse hors agglomération, partant du 70 km/h comme règle de base**, dans lequel on admet des vitesses supérieures sur une partie des voiries du réseau, là où la fonction de séjour est suffisamment peu présente ou là où des mesures particulières de protection de celle-ci ont été prises, et des vitesses inférieures si nécessaire, par exemple dans des cas particuliers;
- d'appliquer une **politique cohérente de contrôle et de verbalisation**.

Implications

- une **collaboration étroite** entre l'aménagement du territoire et les gestionnaires de voiries;
- édicter des **règles concertées**;
- la cartographie (**GIS**) sur l'ensemble du territoire des différents statuts appliqués;
- **l'information et la formation** sur la cohérence des mesures, tant de la population et des gestionnaires de voiries que des forces de l'ordre et de la justice;
- **revoir la politique de "tolérance"** en matière de vitesse et ne pas admettre de dépassement des vitesses autorisées (crédibilité);
- envisager, au moins en certains endroits, par respect pour les riverains et pour diminuer le risque d'accidents (insécurité objective) avec des usagers plus vulnérables ou la crainte de ceux-ci (insécurité subjective), une vitesse autorisée aux poids lourds inférieure à celle autorisée aux autres véhicules motorisés;
- développer les systèmes intelligents d'aide à la conduite (ISA).

Avantages dégagés

- mieux **visualiser** les choses (cartographie) pour le maintien dans le temps d'une cohérence dans les différentes politiques menées
- pouvoir, en superposant les données d'accidents, par exemple, mieux **orienter la politique d'intervention et d'accompagnement** sur l'infrastructure, le contrôle et les systèmes intelligents (ISA, radars automatiques, caméras...)
- **éviter les mesures sporadiques** (meilleure lecture de la route et de la rue pour les usagers)

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 5 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

Actions existantes (liste non exhaustive)

- Au niveau fédéral :
 - o zone 30 abords d'écoles
 - o diverses mesures faisant déjà l'objet de propositions de lois
 - o centralisation de propositions de modifications à apporter aux conventions internationales (pour dans 5 ans !)
 - o recherche sur ISA
 - o approbation et centralisation de tous les règlements de police complémentaires pris par les communes
 - o campagnes d'information, éducation et formation permanente

- Région de Bruxelles-Capitale :
 - o Plan Iris et Plan Régional d'Affectation du Sol
 - o Plan Régional de Développement - Plans Communaux de Développement
 - o Stimulation de la zone 30 auprès des communes
 - o formation de Conseillers en Mobilité organisée par la Région
 - o réseau structuré d'itinéraires cyclables
 - o promenades vertes

- Région wallonne
 - o Plans Communaux de mobilité
 - o formation de Conseillers en Mobilité organisée par la Région
 - o Réseau à Grand Gabarit (RGG)-Réseau Interurbain (RESI)
 - o Plan stratégique de sécurité routière visant à réduire de 20% le nombre de victimes graves (programmation d'intervention sur les zones à hauts risques et à moyens risques)

- Région flamande
 - o Mobiliteitsplan Vlaanderen et Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
 - o gewestplan
 - o Mobiliteitsconvenanten par commune
 - o Provinciale structuurplannen
 - o proposition du 70km/h comme règle hors agglomération

Actions à envisager (liste non exhaustive)

- Au niveau fédéral :
 - o **modifications des textes réglementaires belges tel que proposé par le groupe de travail code de la rue**
 - o réactivation de la commission fédérale de sécurité routière ou du forum de sécurité routière (coordination des actions locales, des actions dans des domaines différents et relais vers le niveau européen)
 - o centralisation des propositions de modifications des conventions internationales et "activation" de la démarche
 - o **formation/information des forces de l'ordre, des gestionnaires de voiries et de la justice sur le comment et le pourquoi d'une gestion modulée de la vitesse en et hors agglomération**
 - o **développement d'une politique d'accompagnement (communication, contrôle et répression)**

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 6 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

- suppression de la circulaire De Saeger sur le nombre minimum d'emplacements de stationnement pour voitures en fonction du nombre de m² de bureaux
 - création d'une nouvelle circulaire sur le nombre minimum d'emplacements de stationnement pour deux roues motorisés ou non par quartier
 - **verbalisation stricte des infractions à l'encontre des usagers plus vulnérables et des aménagements qui leur sont destinés**
 - faire passer dans les infractions graves certaines infractions à l'encontre des piétons, cyclistes et personnes handicapées
 - **développer l'usage des caméras et des radars automatiques, même en agglomération, et plus particulièrement au droit de passages pour piétons, entrées d'agglomérations, etc.**
 - concevoir des véhicules qui permettent "naturellement" le respect des vitesses maximales autorisées
- au niveau des Régions :
 - **cf. ce qui s'est fait en France (loi sur l'air) : prendre en compte les deux roues dans tous les projets de réaménagements de voiries**
 - **prendre en compte les personnes handicapées et/ou à mobilité réduite**
 - stimulation financière pour la réalisation de zones 30 et autres statuts conviviaux
 - Au niveau des Provinces
 - En Province de Luxembourg, proposition de test de boîtes à radars près des entrées d'agglomérations sur toutes les voiries provinciales (collaborations nécessaires avec d'autres gestionnaires de voiries, les forces de l'ordre et les parquets, ainsi qu'avec le niveau fédéral pour élargir l'expérience si positive); nécessité que le fédéral s'implique de près.

- **Réécriture des textes réglementaires**

voir propositions faites par le groupe de travail du code de la rue

- **Optimalisation des procédures**

Simplification administrative lors de l'instauration de mesures telles que la délimitation de l'agglomération, la zone 30... (Responsabilisation des autorités locales)

Dépénalisation de certaines infractions comme le non paiement des horodateurs et la constatation évidente de stationnement non autorisé pour libérer des forces au niveau de la justice et des forces de polices pour le contrôle des infractions graves, dont notamment le non respect des limitations de vitesse en agglomération.

- **Accompagnements**

voir ci-dessus.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : septembre 2001 Date Mise à jour : 29/01/02 page 7 de 7
Dossier 6 – CODE DE LA RUE		

II. MESURES PROPOSÉES PAR LE COMITE D'ACCOMPAGNEMENT

1. Le comité d'accompagnement confirme que la législation routière doit être rééquilibrée en prenant mieux en compte les usagers doux - piétons, enfants et personnes à mobilité réduite, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes...
2. Le comité d'accompagnement recommande que les panneaux F1 et F3 d'entrée et de sortie d'agglomération comportent, outre le nom de l'agglomération comme actuellement, la silhouette d'un ensemble de bâtiments afin de mieux identifier les entrées et sorties d'agglomération.
3. En ce qui concerne la généralisation du 70 km/h sur les voiries hors agglomération, le comité d'accompagnement a décidé de la mise en place d'un groupe de travail ad hoc (voir mesure 1.2 du dossier Vitesse inappropriée et excessive).
4. Dans le cadre de la catégorisation des voies qui, notamment, attribuerait en agglomération les vitesses de 50 et 70 km/h aux axes à forte fonction de circulation, et sous condition (expresse) de la mise en œuvre préalable de ces exceptions, une majorité parmi le comité d'accompagnement marquerait son accord pour que la règle de base en agglomération soit une limite de vitesse à 30 km/h.

Toutefois, le comité d'accompagnement n'a pas pu dégager un consensus à ce sujet, plusieurs de ses membres marquant une opposition formelle à ce projet. Toutefois, le comité d'accompagnement recommande unanimement l'extension du nombre de zones 30.

5. Dès lors, le comité d'accompagnement recommande de mettre la priorité sur la catégorisation des voiries, et à l'évaluation des gabarits nécessaires en fonction des besoins de mobilité et des moyens de transports alternatifs mis à la disposition des usagers.
6. Le comité d'accompagnement approuve la proposition de renforcement du volet - communication - répression - communication de la répression repris dans le rapport du groupe de travail code de la rue et qui fait par ailleurs l'objet de plusieurs développements notamment dans les dossiers Vitesse excessive et inappropriée, et Conduite sous influence.
7. Le comité d'accompagnement approuve les autres diverses mesures reprises dans le rapport, sous réserve de la révision de leur formulation par un juriste, et en recommande la mise en œuvre.
8. Le comité d'accompagnement prend note que les travaux des EGSR seront poursuivis dans un forum régulier et que la demande du groupe de travail code de la rue de réactiver la commission fédérale de sécurité routière n'est donc plus fondée.