

Nouveau code de la route – Nieuwe Wegcode Propositions du GRACQ – Voorstellen van de Fietsersbond

Version - Versie 05/04/2016 - 1/5

En 2011 le SPF mobilité et le Secrétaire d'état à la mobilité avaient proposé une nouvelle mouture du code de la route. Celle-ci contenait des avancées pour le vélo mais beaucoup de choses manquaient à l'appel pour une véritable prise en compte du vélo dans le trafic routier et pour une amélioration substantielle de la sécurité des cyclistes.

Le GRACQ et le Fietsersbond souhaitent une réelle amélioration des déplacements à vélo, et demandent à la Ministre de la mobilité de modifier le code de la route en ce sens :

1. Certaines pistes cyclables non obligatoires

A certains endroits critiques, essentiellement en agglomération, il n'y a pas la place suffisante pour tracer sur la chaussée des pistes cyclables marquées. On a alors recours aux trottoirs pour y faire passer les cyclistes. Néanmoins, le signal D9 ou D10 rend obligatoire le passage sur cet espace, ce qui n'est pas souhaitable dans tous les cas (beaucoup de piétons ou largeurs faibles).



Nous prôtons donc plus de souplesse dans l'application du signal F99a/b/c, qui, pour l'instant, n'est applicable qu'à un « chemin » et pas à une partie de la voie publique. Nous demandons également la possibilité d'utiliser un signal F99a qui contiendrait uniquement un vélo.



De même les pistes cyclables marquées à l'intérieur des ronds-points sont considérées comme fortement accidentogènes par les experts en sécurité routière, elles devraient être soit effacées et, en attendant, non obligatoires.

Proposition

1.1 Que le gestionnaire de voirie puisse proposer des cheminements à caractère non obligatoire pour les cyclistes, en autorisant l'usage des panneaux F99a, F99b et F99c à une partie de la voie publique seulement [articles 2.34, 22quinquies et octies et 40 à modifier]

1.2 Que les pistes cyclables marquées dans les ronds-points ne soient plus obligatoires, et ceci sans signalisation spécifique [article 9.1.2.1 à modifier]

1.3 Que le panneau F99a puisse être clairement utilisé avec le seul logo vélo [article 71 à clarifier]

2. Position du cycliste sur la chaussée

En agglomération les portières qui s'ouvrent constituent une des premières causes d'accidents. Hors agglomération c'est aussi la position des cyclistes le long du bord droit de la chaussée qui conduit à des dépassements dangereux de la part des automobilistes.

Propositions

2.1 Que le cycliste ne soit pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée à chaque fois qu'il l'estime nécessaire pour sa sécurité (portières de voitures, route trop étroite ou visibilité insuffisante pour le dépassement par un véhicule plus large) [article 9.3.1 à modifier]

2.2 Que l'on puisse remonter par la droite une file de voiture qui roule à faible vitesse [article 16.2 bis, déjà en vigueur pour les motocyclistes, à adapter aux cyclistes aussi]

Nouveau code de la route – Nieuwe Wegcode Propositions du GRACQ – Voorstellen van de Fietsersbond

Version - Versie 05/04/2016 - 2/5

3. Enfants à vélo

Actuellement les enfants peuvent emprunter le trottoir jusqu'à 9 ans (non inclus), à condition que le diamètre de leur roue ne dépasse pas 50cm. Or plusieurs études montrent que ce n'est qu'après 10 ans que les enfants peuvent vraiment bien se repérer dans l'espace et évaluer les distances et les vitesses des autres véhicules.

De plus le critère du diamètre des roues est non pertinent dans ce contexte (certains vélos pliables ont des roues de moins de 50 cm de diamètre !).

Proposition

3.1 Que les enfants puissent emprunter le trottoir à vélo jusqu'à 10 ans inclus, mais à faible allure et en respectant strictement les piétons (suppression de la condition actuelle du diamètre des roues de 50 cm maximum). [article 9.1.2.5 à modifier]

4. Groupes de cyclistes

Les règles qui régissent les déplacements en groupe à vélo sont peu adaptées à la pratique actuelle. Il y a de plus une confusion entre « signaleurs » et « capitaines de route ». En outre les mouvements de jeunesse sont pénalisés par le fait que des animateurs de moins de 21 ans ne puissent pas encadrer légalement un groupe.

Propositions [article 43bis à modifier]

4.1 Que les « capitaines de route » puissent être âgés de 18 ans minimum (21 actuellement) et qu'ils soient reconnus par un gilet fluo (plus par un brassard tricolore)

4.2 Qu'il n'y ait plus d'obligation de mettre une voiture d'escorte à l'avant d'un groupe

4.3 Que les panneaux d'escortes puissent être fixés sur l'arrière d'un véhicule ou sur une remorque

4.4 Que la taille maximale d'un groupe soit abolie (150 personnes actuellement)

4.5 Que le champ d'action des capitaines de routes ne soit plus limité aux carrefours, mais à toute la voie publique (pour permettre de sécuriser les départs et arrivées des groupes, d'empêcher les piétons de traverser leurs colonnes, etc...)

5. Vitesse en agglomération

Rouler moins vite, c'est mieux anticiper les obstacles et réagir plus rapidement, c'est également mieux communiquer avec les autres usagers. Cela signifie donc moins d'accidents. Et si malgré tout un accident survient, les conséquences sont moins graves. Une personne heurtée à 50 km/h meurt dans 45 % des cas, à 30 km/h, cette proportion tombe à 5%.

5.1 Qu'à défaut de signalisation, la vitesse maximale autorisée en agglomération soit 30 km/h [art. 11.1 à modifier]

5.2 Le signal C43, avec la mention 30 km/h, placé au-dessus du signal F1, F1a ou F1b vaut sur l'ensemble des voiries comprises dans les limites de l'agglomération, sauf sur les voiries où un signal C43 fixe une limite de vitesse différente [art 68.3 à modifier]



Nouveau code de la route – Nieuwe Wegcode Propositions du GRACQ – Voorstellen van de Fietsersbond

Version - Versie 05/04/2016 - 3/5

6. Zones piétonnes

Actuellement il faut que le signal de zone piétonne (F103) porte la silhouette d'une bicyclette pour permettre aux cyclistes de rouler dans les zones piétonnes. Ceci est un frein à la pratique du vélo dans les centres urbains.

Proposition

6.1 Que les cyclistes soient autorisés par défaut dans les zones piétonnes, mais à vitesse réduite, et en mettant pied à terre si la densité de piétons l'exige [article 22sexies1]

7. Motocyclettes sur les pistes cyclables en agglomération

Pour l'instant les cyclomoteurs de classe B sont autorisés sur les pistes cyclables en agglomération alors que leur vitesse dépasse largement celle des vélos.

Proposition

7.1 Que soient interdits les cyclomoteurs de classe B sur les pistes cyclables, là où la vitesse est limitée à 50km/h maximum, et sur les zones d'accès avancées (ZAC) en agglomération [article 9.1.2.2 à modifier]

8. Vélos à deux, trois ou quatre roues

Il existe actuellement une confusion dans le code entre les mots « cycles », « vélos », « bicyclettes » et « cyclistes » qui ne recouvrent pas tous les mêmes choses.

Pour nous tout véhicule à deux, trois ou quatre roues, propulsé essentiellement par la force musculaire, et qui ne fait pas plus d'un mètre de large doit être considéré comme un vélo (ou un cycle).

Les véhicules de même nature, mais de largeur supérieure à 1m, doivent jouir du même statut que les cycles ainsi définis, à l'exception des sens uniques, des bandes bus et de l'obligation d'emprunter les pistes cyclables.

Par ailleurs il est parfois indispensable de pouvoir rouler à deux de front en agglomération, par exemple pour des parents qui accompagnent leurs enfants à vélo, ce qui n'est pas permis actuellement avec des vélos spéciaux tels que ceux équipés de remorques, etc.

Proposition

8.1 Définir le terme « cycle » (ou « vélo ») [article 2.15.1] comme :

« Tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle »

8.2 Définir le demi-vélo : « Le demi-vélo est l'élément attelé à un vélo qui est constitué par une roue, un ou deux pédaliers et un ou deux guidons à l'usage d'un ou deux enfants. Cet élément

Nouveau code de la route – Nieuwe Wegcode Propositions du GRACQ – Voorstellen van de Fietsersbond

Version - Versie 05/04/2016 - 4/5

n'est pas considéré comme une remorque mais comme un prolongement du vélo. »

8.3 Définir la bicyclette comme un « cycle à deux roues ». Assimiler à la bicyclette les cycles dont la largeur ne dépasse pas un mètre. Définir le cycliste comme le conducteur d'une bicyclette ou d'un véhicule assimilé.

8.4 Que l'on puisse rouler à deux de front en agglomération, même avec une remorque et avec tout type de cycle à deux roues [article 43.2 à modifier]

8.5 Que les cycles, dont la largeur est supérieure à celle de la piste cyclable moins 30 cm, ne soient pas obligés de l'emprunter

9. Usage des feux par un véhicule à l'arrêt ou en stationnement

Permettre l'usage des feux de croisement pour un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est non seulement gênant, mais extrêmement dangereux pour les cyclistes. Sur une route non éclairée, l'éclairage utilisé par le cycliste ne permet pas de voir à hauteur d'un véhicule dont les feux de croisement sont allumés.

Ce peut être un défaut du revêtement, un chien, une portière ouverte, une personne qui embarque, débarque, charge, décharge ou parle avec les occupants du véhicule, etc. En outre, à l'approche d'un dos d'âne, les feux de croisement éblouissent le cycliste arrivant en sens inverse.

Bref, il n'y a pas de bonne raison de permettre l'usage des feux de croisement ; les feux de position sont suffisants.

Proposition

9.1 Pour un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, ne permettre que l'usage des feux de position [art. 30.1.1]

10. Voies publiques à circulation locale

10.1 L'autorisation d'accès accordée aux cyclistes devrait être étendue aux voies publiques signalées par un panneau additionnel limitant l'accès aux riverains ou à l'usage agricole, forestier, etc. [art. 2.47]

11. Feux lumineux alternatifs de chantier

Pour trois raisons, le feu rouge de chantier (impératif) est gênant et inutile pour les cyclistes :

- au feu rouge, le cycliste se positionnera en tête et devra se tenir au milieu du passage étroit, pour ne pas être dépassé au mépris de la sécurité,
- la temporisation des feux est prévue pour la vitesse des voitures et non des vélos: un cycliste pourrait se trouver en face des voitures arrivant en sens inverse qui viennent de recevoir le feu vert,
- presque toujours, le cycliste qui prend peu de place pourra se ranger pour permettre le croisement.

Proposition

11.1 Que les panneaux B22 et B23 puissent être placés facilement sur les feux de chantier

Nouveau code de la route – Nieuwe Wegcode Propositions du GRACQ – Voorstellen van de Fietsersbond

Version - Versie 05/04/2016 - 5/5

12. Comportement en présence du signal B5 (STOP)

Marquer l'arrêt est souvent inutile pour le cycliste,

Proposition

12.1 « Céder le passage et, marquer l'arrêt. Toutefois, les cyclistes ne sont pas obligés de marquer l'arrêt à condition de franchir le signal à l'allure du pas. » [art. 106.2]

13. Vitesse maximale d'un vélo

La vitesse d'un vélo est limitée par l'article 11.3.3° du code (selon le genre du véhicule) :

- « à 40 km à l'heure pour les véhicules à bandages semi-pneumatiques, élastiques ou rigides ainsi que pour les véhicules qui par construction et d'origine, ne sont pas munis de suspension »

Et la bicyclette est bien un véhicule (art. 2.15.1) qui n'est pas muni de suspension, mais qui peut parfois dépasser les 40 km/h, en cas de course cycliste par exemple.

Proposition

13.1 *Supprimer la restriction à 40km/h en la limitant aux « véhicules à moteur qui, par construction et d'origine, ne sont pas munis de suspension »*

14. Feu vert intégral pour les cyclistes

Certaines villes ou régions souhaiteraient pouvoir installer des feux tricolores qui passent tous au vert simultanément pour les vélos (et uniquement eux) pendant une phase, de façon à leur permettre de traverser le carrefour tous en même temps de façon sécurisante.

La législation actuelle ne permet toutefois pas ceci sans une révision de l'article 61.3.2 du code.

Proposition

14.1 « Lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales. Sauf dans le cas où l'on installe une phase verte simultanée dans toutes les directions pour les piétons ou les cyclistes. »