

Feu vert pour le nouveau Code de la voie publique

Plus de 45 nouveaux panneaux et symboles entreront dans la mobilité des Belges, pour un partage plus équilibré et une meilleure cohabitation entre les usagers.

Après 50 ans d'existence, le Code de la route cède la place au Code de la voie publique, a annoncé ce mercredi Georges Gilkinet, le Ministre fédéral de la Mobilité, à l'occasion de la signature du nouveau texte. Cette modernisation des règles de la circulation les met en phase avec les évolutions des déplacements des Belges, apportant enfin un texte clair, cohérent et lisible. Le Code de la voie publique sera plus lisible et contribuera à une meilleure sécurité de tous les usagers sur la route. Cette réforme, attendue depuis près de 20 ans, entrera en vigueur à partir du 1^{er} septembre 2026.

Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité : « *La mobilité est une liberté. Tel a été mon mantra, ma boussole durant toute la législature. Cette liberté doit s'appliquer à l'ensemble des modes de déplacement, car nous pouvons chacune et chacun être tour à tour piéton, cycliste, passager, automobiliste. En un demi-siècle, la mobilité et les besoins ont fortement évolué, avec l'apparition de nouvelles façons et habitudes de se déplacer. C'est pourquoi il était grand temps de rétablir l'équilibre du partage de l'espace public entre les modes de déplacement et sortir d'un modèle 'auto-centré' afin de garantir une cohabitation apaisée. Le Code de la route avait fait son temps. Vive le Code de la voie publique !* »

Qu'ils soient en chaussures, sur un vélo ou derrière le volant, l'ensemble de nos mouvements sur la voie publique étaient jusqu'à présent encadrés par un Code vieux de cinq décennies. Un texte modifié plus d'une centaine de fois avec des dispositions parfois devenues obsolètes. Il était grand temps de procéder à un toilettage en profondeur de cette réglementation afin d'aboutir à un texte cohérent et lisible par toutes et tous.

La réforme du Code permettra et favorisera également le développement d'une mobilité plus sûre et toujours moins polluante, un enjeu fondamental face au défi climatique. Le nouveau texte inclut les nouveaux usages. Il accorde à chacun.e une place plus équitable sur la voie publique, avec la volonté de maximiser la sécurité de chaque usager, ainsi qu'une attention particulière aux usagers actifs, cyclistes et piétons.

Ce Code de la voie publique a reçu, le 6 mars dernier, un avis conforme du Conseil d'Etat et a été signé ce vendredi 31 mai par le Ministre de la Mobilité, à l'issue d'ultimes concertations avec les Régions.

Faire aboutir un projet vieux de 20 ans

Ce projet forme l'aboutissement d'un processus de près de 20 ans, entamé en 2005 via l'association de différents acteurs (parties prenantes, SPF Mobilité, SPF Justice, Centrex, représentants du Collège des procureurs généraux et de l'Association des juges de police mais aussi les représentants des Régions). Il est le fruit d'une véritable collaboration interfédérale.

En effet, depuis la Sixième réforme de l'Etat en 2014, la réglementation de la circulation routière est partiellement régionalisée. Les représentants des Régions ont donc été associés à chaque étape du travail, qui a abouti à l'élaboration de 4 codes (1 code fédéral et 3 codes régionaux) qui se complètent.

Un Code construit sur cinq piliers

1. Donner leur juste place à tous les usagers sur la voie publique

Il est essentiel en 2024 de repenser la manière dont nous partageons la voie publique, dans une optique de rééquilibrage de la place donnée à chaque usager : automobiliste, cycliste, piéton, valide ou moins valide. Ce rééquilibrage sera très bénéfique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que pour améliorer la qualité de l'air.

2. Valoriser les mobilités actives

Il facilite en effet le choix d'une mobilité durable, en améliorant la place sur la voie publique des usagers actifs, cyclistes ou piétons. Dans la ligne de nos objectifs climatiques, il est plus que nécessaire de mettre en place un cadre où les mobilités actives et durables peuvent se développer et évoluer en toute sécurité.

3. Renforcer la sécurité routière

Lutter contre l'hécatombe routière est une priorité absolue. Réduire de moitié le nombre de blessés graves et de tués en 2030 et continuer au-delà pour atteindre la « vision 0 » en 2050 : c'est l'ambition interfédérale du plan *All For Zero*. Avec des mesures essentielles en matière de sécurité routière, le Code de la voie publique est un outil supplémentaire pour atteindre cet objectif. Il permettra d'améliorer la sécurité de toutes et tous, particulièrement des plus vulnérables.

4. Assurer clarté, cohérence et lisibilité

Le Code de la route actuel a vu le jour en 1975. Il a donc connu une multitude de changements au cours de cinq décennies. On dénombre plus d'une centaine de modifications introduites au fil des années dans le Code de la route, dont certaines dispositions sont devenues totalement obsolètes¹ ! Pour ne rien simplifier, avec les Régions, ce sont 4 autorités différentes qui ont adapté le même texte au fil du temps en fonction de leurs compétences respectives. Ces adaptations

¹ Par exemple, le Code de la voie publique supprime les dispositions relatives aux triqueballes, ou encore les références au trolleybus.

successives l'ont rendu souvent illisible, en en faisant même une lasagne carrément indigeste. Or, comment faire en sorte que les règles de la circulation en toute sécurité et dans le respect de l'autre soient appliquées si elles sont incompréhensibles ? L'arrivée du Code de la voie publique s'accompagne de règles plus claires, cohérentes et lisibles.

5. Un Code moderne et en phase avec son temps

Qui plus est, nous ne nous déplaçons plus de la même façon qu'il y a un demi-siècle. Les initiatives innovantes foisonnent, les technologies évoluent à la vitesse grand V pour faciliter et décarboner la mobilité. Les modes de déplacement se multiplient. Les mentalités évoluent. Cela fait maintenant plusieurs années que l'approche multimodale prime. Il fallait y répondre en adaptant les règles fixées dans les textes réglementaires et pouvoir lui donner des perspectives.

Un nouveau nom pour un nouveau Code

Le Code de la route prend sa retraite, vive le Code de la voie publique ! Le changement de nom traduit un changement de paradigme : la voie publique appartient à toutes et tous, l'automobile n'est plus au centre d'un « Code de la route ». Nous aurons désormais un Code qui régleme un partage équitable de la voie publique pour toutes et tous.

Même si l'approche change radicalement et bien que le texte introduise plusieurs mesures nouvelles et importantes, il ne s'agit pas pour autant d'une révolution totale en matière de règles. Tous les usagers pourront donc facilement et rapidement se l'approprier, de manière à ce que son application soit la plus rapide et efficace possible, tant pour les citoyens que pour nos services de police. Il s'agit là d'un point essentiel puisque cette réglementation est l'une des rares à concerner tous les citoyens belges au quotidien.

Demain, réussir son permis de conduire théorique sera plus facile, parce que les règles seront beaucoup plus logiques et beaucoup plus lisibles !

Entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2026

Le texte fédéral a été élaboré en étroite collaboration avec les Régions, dans le cadre d'une collaboration positive et inédite, et complète les codes régionaux qui ont suivi leur propre chemin de validation. Le nouveau Code de la voie publique sera prochainement publié au Moniteur Belge et entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2026 en même temps que les codes régionaux, ce qui permettra à tous les services et à tous les citoyens concernés de s'y préparer et de s'y adapter progressivement. Durant la période transitoire, les règles actuelles du Code de la route continuent de s'appliquer.

De nouvelles réglementations

Modernité, lisibilité, sécurité, durabilité et partage équilibré. Autant d'objectifs qui imposaient l'introduction de nouvelles mesures dans notre arsenal.

Voici les principales nouveautés du Code de la voie publique qui concernent les usagers.

Piétons

- Le stationnement des deux roues (vélos, cyclos, motos) **sur les trottoirs** doit laisser au minimum **1,5 m de libre** pour ne pas gêner les piétons (art. 20) ;
- Que ce soit sur la chaussée ou non, la distance entre un véhicule en mouvement et un piéton doit être au minimum de 1 m, et 1,5 m hors agglomération. La règle s'applique à tous les véhicules (art. 34) ;
- La **traversée en diagonale** d'un carrefour est autorisée là où se trouve un signal « vert intégral piéton » (art. 33) ;
- Les groupes de piétons qui circulent le soir ou la nuit peuvent désormais choisir entre l'emploi des feux (un à l'avant, un à l'arrière du groupe) ou le port de **gilets rétro réfléchissants** par chaque membre du groupe (art. 44).



Vélos

- Un nouveau signal sur une piste cyclable rend son utilisation facultative, permettant au cycliste de circuler la chaussée s'il le préfère. Son utilisation reste par contre obligatoire avec le signal D7 (art. 9 + art. 70) ;
- Rouler à vélo sur les trottoirs est permis jusqu'à **11 ans accomplis**, contre 9 ans auparavant (art. 9) ;
- La jauge pour les **groupes de cyclistes** évolue : on considère désormais que des cyclistes se déplaçant à plusieurs constituent un groupe à partir de 10 membres (contre 15 auparavant) et jusqu'à 100 membres (contre 150 auparavant). Dans ce cas de figure, des dispositions spécifiques sont applicables : possibilité de rouler sur la chaussée même s'il y a une piste cyclable, de rouler à 2 de front, d'avoir des signaleurs et un véhicule d'escorte (art. 38) ;
- La **traversée d'un carrefour en diagonale** est autorisée en présence du signal intégral vert cycliste (art. 35) ;



- Une nouvelle possibilité est offerte aux cyclistes (et cyclos deux roues) de remonter, entre deux bandes de circulation, les files de voitures qui sont à l'arrêt ou qui circulent au ralenti, en ce compris par la droite (art. 17) ;
- La liste des **équipements** requis² pour les cycles a été fortement simplifiée et uniformisée (art. 81) ;
- En présence du signal B22, cyclistes et speedpedelecs peuvent désormais **franchir les feux** rouges ou oranges **pour tourner à gauche** (en plus de pouvoir tourner à droite ou aller tout droit, à condition de céder la priorité aux autres usagers) (art. 65) ;
- Lorsqu'il n'y a pas l'espace pour aménager une piste cyclable mais que la circulation sur la chaussée peut être dangereuse, le gestionnaire de voirie peut autoriser les vélos sur les trottoirs. Dans ce cas, les piétons gardent la priorité absolue sur ces trottoirs (art. 11).



Speedpedelecs

- Nouvel accès aux zones piétonnes, en roulant à l'allure du pas, dans le respect des piétons et autres usagers (art. 29) ;
- Nouvel accès aux rues réservées au jeu (art. 30) ;
- Comme les autres cyclomoteurs, les speedpedelecs doivent suivre des règles spécifiques quand ils circulent en groupe (art. 38).

Pour rappel, les speedpedelecs doivent respecter les mêmes règles que les cyclistes, à deux exceptions près (art. 9) :

- ils ne peuvent pas circuler sur les D11 (partie de la voie publique obligatoire pour les piétons et les cyclistes)
- dans les zones limitées à 50km/h, la piste cyclable et le D9 (partie de la voie publique obligatoire pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A) ne sont pas obligatoires pour eux.



² Feux, catadioptrés, freins et klaxon.

Cyclo B

- Obligation d'emprunter la **chaussée** et non la piste cyclable si la vitesse est limitée à 50km/h ou moins (art. 9) ;

Moto

- Le signal C35 (**interdiction de dépasser**) s'applique désormais aussi à l'égard des motos (art. 66) ;
- Les motos peuvent désormais utiliser le **couloir de secours**, c'est-à-dire l'espace (obligatoirement) laissé par les voitures entre deux bandes de circulation en cas de ralentissement (art. 13) ;
- Le gestionnaire de voirie peut choisir d'interdire le stationnement des motos sur les **trottoirs** dans une zone.



Voiture

- Fin du **stationnement alterné** (semi-mensuel), suppression des signaux E5 et E7 ;
- Le conducteur **et** son passager (majeur) peuvent désormais être sanctionnés si le passager ne porte pas sa **ceinture** (art. 42) ;
- En cas de panne ou d'accident, les **feux indicateurs** deviennent obligatoires (si possible). A défaut, le triangle de danger doit être installé, à une distance de 100 m sur les autoroutes **et** sur les autres voies rapides (art. 52) ;



Cohabitation apaisée des modes de déplacement

- L'**interdiction d'arrêt** s'ajoute à l'interdiction de stationnement (art. 21) :
 - là où le passage des trams serait entravé ;
 - sur les places réservées aux personnes handicapées ;
 - sur les bandes bus ;
 - sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers (les signaux D9, D11, D13 et D15) ;
 - sur les ronds-points.
- Les signaux réglementant la circulation sur les **bandes bus** s'appliquent à tous les véhicules (autorisés par le gestionnaire de voirie) qui empruntent cette bande (art. 60) ;

- Si seuls les véhicules de transports en commun sont autorisés sur la bande bus (ainsi que d'autres véhicules, tels que les vélos ou taxis, si un sous-panneau le prévoit), un autre véhicule peut l'emprunter en cas de changement de direction, mais uniquement à partir de l'endroit où la **ligne devient discontinue** (art. 74).

Sécurité routière pour tous et toutes

- Le Code de la voie publique clarifie et valorise la **règle de prudence** applicable par tous et en tout temps, à l'égard des autres usagers et en particulier des usagers plus vulnérables (art. 7) ;
- L'**interdiction de tripler** s'applique aussi si le premier véhicule triplé est une moto, un cycle ou un cyclo (art. 18) ;
- La **distance de sécurité** à maintenir avec le véhicule qui précède correspond à la distance parcourue par ce véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes dans les zones où la vitesse dépasse les 50 km/h (art. 10) ;
- Le **gilet rétroréfléchissant** devient obligatoire dans les tunnels (en plus des autoroutes et routes pour automobilistes) (art. 52).

Diversité et inclusion

- Signaux **gender neutral** ;
- L'**interdiction d'arrêt** s'ajoute à l'interdiction de stationnement (vélos, trottinettes) sur les **dalles podotactiles** (art.22) ;
- L'**interdiction d'arrêt** s'ajoute à l'interdiction de stationnement sur les places réservées aux personnes handicapées (art. 21) ;
- PMR : **suppression de l'âge minimum** pour l'utilisation des engins de déplacement motorisés (en ce compris trottinettes électriques). Ils peuvent circuler à l'allure du pas sur les trottoirs et y stationner.

Une signalisation adaptée

Qui dit nouvelles règles, dit nouveaux signaux. Le Code de la voie publique intègre notamment de **nouveaux signaux de danger** (art 64) :



A8 accotement non stabilisé



A16 verglas ou neige



A18 brouillard



A24 lieu spécialement fréquenté par des cavaliers



A32 files



A34 accident



A52 ornières



A53 bornes rétractables

De **nouveaux symboles** font également leur apparition :



Vélo cargo



Engins de déplacement en libre partage

Par ailleurs, une nouvelle catégorie de signaux fait son apparition : les « **signaux à réglementation particulière** ». Plus lisible pour les usagers, elle rassemble les signaux indiquant les zones où s'appliquent des règles spécifiques (en matière de vitesse, de dépassement, de stationnement, ...). Pour plus de clarté, la vitesse maximale autorisée (qui peut varier d'une Région à l'autre) peut y être indiquée.



Il s'agit, par exemple, des abords des écoles, des zones piétonnes, des zones de rencontres ou encore des zones cyclables (art. 70).

Enfin, plusieurs signaux ont été **modernisés** pour une meilleure lisibilité (contraste accentué) :

Avant



Après



Précédentes adaptations législatives

Pour rappel, depuis le début de la législature, plusieurs modifications avaient déjà été introduites dans le Code de la route, dans le but de tendre vers un partage de l'espace public davantage équilibré. Elles sont reprises dans le Code de la voie publique :

- Nouvelles règles pour les **trottinettes** : 16 ans au minimum³, interdiction de transporter un/des passager(s) et interdiction de rouler sur les trottoirs (sauf pour les PMR) ;
- Introduction de la **chaussée à voie centrale** (une bande centrale unique pour le trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes doux) ;
- Clarification des règles de stationnement pour les véhicules électriques ;

³ Sauf sur la digue, le Ravel et dans les rues réservées aux jeux.

- Nouvelles règles pour les **speedpedelecs** (autorisés sur les pistes cyclables D9⁴ et autorisés à utiliser les signaux B22 et B23⁵) et pour **vélos couchés** (là où la vitesse maximale est de 50 km/h, possibilité pour les vélos couchés d'emprunter la chaussée ou la piste cyclable ou le D10⁶, au choix);
- Nouvelle **possibilité d'alternance** des véhicules en stationnement avec le panneau E9j ;
- **Feux bicolores** pour piétons et cyclistes ;
- **Rue cyclable** jusqu'au carrefour suivant.



⁴ Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.

⁵ Panneau indiquant l'autorisation de franchir les signaux lumineux tricolores lorsqu'ils sont orange ou rouge pour tourner à droite (B22) ou aller tout droit (B23)

⁶ Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.