

07 juin 2006 -17:00

Conseil des Ministres du 7 juin 2006

Le Conseil des Ministres s'est réuni au 16 rue de la Loi, le mercredi 7 juin 2006, sous la présidence du Premier Ministre Guy Verhofstadt.

Le Conseil des Ministres s'est réuni au 16 rue de la Loi, le mercredi 7 juin 2006, sous la présidence du Premier Ministre Guy Verhofstadt.

Le Premier Ministre a présenté les décisions du Conseil des Ministres, entièrement consacrées aux quatre plans d'action relatifs à la mobilité. Il s'agit d'une approche globale de certaines questions importantes que le gouvernement a examinées après une sérieuse analyse de la mobilité en Belgique. Les mesures sont rassemblées en quatre paquets : le transport maritime, la navigation intérieure, la simplification routière et la sécurité du transport de marchandises. Les mesures qui concernent le transport maritime ont pour but de ramener les bateaux sous pavillon belge via une modernisation de la réglementation et des services publics plus efficaces. Par le biais de mesures fiscales pour la rénovation des navires, le gouvernement entend encourager la navigation intérieure. La simplification du code de la route implique la diminution du nombre de panneaux de signalisation. La règle de la priorité de droite est également clarifiée. Enfin, les mesures concernant le transport de marchandises ont pour but de favoriser la sécurité. Il s'agit entre autres d'étendre l'interdiction de dépassement pour les poids lourds et d'instaurer une meilleure réglementation sur les chargements.

SPF Chancellerie du Premier Ministre - Direction générale
Communication externe
Rue de la Loi 16
1000 Bruxelles
Belgique
+32 2 501 02 11
<https://chancellerie.belgium.be>

Christophe Springael
Service Rédaction (FR)
+32 2 287 41 92
+32 477 59 14 37
christophe.springael@premier.fed.be

Thomas Ferri
Service Rédaction (NL)
+32 2 287 41 42
+32 471 67 07 73
thomas.ferri@premier.fed.be

07 juin 2006 -17:00

Appartient à [Conseil des Ministres du 7 juin 2006](#)

Mobilité

Chantier mobilité

Chantier mobilité

Voir annexe.

Publié par SPF Chancellerie du Premier Ministre - Direction générale Communication externe

07 juin 2006 -17:00

Appartient à Conseil des Ministres du 7 juin 2006

Mobilité

Transport de marchandises sûr

Transport de marchandises sûr

Le baromètre de la sécurité routière montre que, ces dernières années, le nombre d'accidents et de morts sur nos routes est en diminution. Les chiffres de la police fédérale montrant toutefois que cette tendance baissière ne s'applique pas aux accidents et aux morts impliquant des poids lourds. Au contraire, on peut même parler d'augmentation. Le Conseil des Ministres a approuvé différentes mesures en vue de renforcer considérablement la sécurité du transport de marchandises.

- 1. Interdiction de dépassement élargie**L'interdiction de dépassement pour les poids lourds est largement étendue. Cette interdiction de dépassement est désormais générale, à l'exception des chaussées à trois bandes. Ce qui signifie que l'interdiction de dépassement par temps de pluie est maintenue. A cela s'ajoute une interdiction de dépassement sur toutes les chaussées 2x2 bandes. La Belgique compte 1186,2 km d'autoroutes à 2x2 bandes contre 509,4 km d'autoroutes à 2x3 bandes et 979 km de routes régionales à 2x2 bandes contre à peine 36 km de routes régionales à 2x3 bandes. Le gestionnaire de voirie conserve toutefois la possibilité d'y déroger moyennant le placement de signalisation.
- 2. AR sûreté des chargements**De nombreux accidents impliquant des poids lourds sont causés par le manque de précautions apportées au chargement du poids lourd. A l'heure actuelle, la police ne dispose pas de suffisamment d'outils législatifs pour effectuer des contrôles et intervenir fermement. Le Ministre de la Mobilité Renaat Landuyt a préparé un projet d'arrêté royal qui affine les dispositions légales en matière de sécurité des chargements. De cette manière, la police a en main un outil effectif pour contrôler sévèrement la sûreté des chargements. Une directive sera également adressée au Collège des Procureurs généraux en vue de préciser et renforcer l'application de ces mesures ainsi que la coresponsabilité. Ceci doit permettre de mieux poursuivre les infractions.
- 3. Davantage de contrôles**Le contrôle de la sécurité du transport des personnes et des marchandises doit être renforcé. Les zones de police locale et la police fédérale doivent affecter en moyenne 15% des moyens du fonds de sécurité routière aux contrôles. Le SPF Mobilité et Transports effectuera en 2006 43.000 contrôles mobiles et 3000 contrôles internes. Une attention toute particulière sera consacrée au contrôle des temps de conduite et de repos et à l'utilisation du tachygraphe digital. En outre, des contrôles techniques mobiles seront également effectués. La Belgique est un pays de transit. Des milliers de poids lourds, belges et étrangers, empruntent quotidiennement nos routes. Si nous souhaitons une plus grande sécurité quant à la qualité technique de tous les poids lourds qui circulent dans notre pays, il faut alors, en plus des contrôles périodiques dans les centres de contrôle techniques, effectuer des contrôles le long des routes. A partir de septembre 2006, des unités mobiles contrôleront également l'état technique les poids lourds et les cars le long des routes. Dans cette optique, l'accent sera mis sur le contrôle des freins.
- 4. Catalogue des amendes**La question de savoir quelle amende s'applique à quelle infraction ne sera désormais plus source de confusion. Un catalogue des amendes plus clair donne

une vue d'ensemble transparente du nouveau système d'amende, logique et progressif. Les amendes augmentent graduellement en fonction de la gravité de l'infraction et de son impact sur la sécurité routière, la situation sociale du chauffeur et l'environnement. Les infractions au tachygraphe seront particulièrement sanctionnées.

5. Perceptions immédiates avec saisie

En vue d'une action plus efficace et plus ciblée du parquet, le Ministre de la Mobilité prévoit une utilisation généralisée et perceptions immédiates avec saisie pour le contrôle du transport de marchandises. 4,354 millions d'euros sont prévus sur les moyens du fonds de sécurité routière pour l'achat de terminaux de paiement pour la police fédérale, la police locale et les services de contrôle du SPF Finances et du SPF Mobilité et Transports.

6. Autorisations transport exceptionnel

Deux mesures doivent faire en sorte que la délivrance des autorisations de transport exceptionnel s'effectue à l'avenir de manière plus rapide et plus simple. Tout d'abord, on travaillera désormais davantage avec des autorisations périodiques. D'autre part, chaque autorisation fait désormais l'objet du paiement d'une redevance. Ceci doit limiter la prolifération de demandes d'autorisations inutiles et améliorer la qualité du service.

7. Baromètre de la sécurité routière

Mesurer c'est savoir. Pour saisir la balle au bond et corriger immédiatement la politique où c'est nécessaire, le Ministre de la Mobilité a conçu, il y a plus d'un an, le baromètre de la sécurité routière. Les chiffres des accidents mensuels sont un indicateur de ce qui se passe en matière de sécurité routière. Récemment, le baromètre a été complété par les données concernant les accidents du week-end. Pour pouvoir aussi intervenir à temps en ce qui concerne le transport de marchandises, il a été décidé ce jour d'élargir le baromètre de la sécurité routière aux données relatives aux accidents impliquant des poids lourds.

Publié par SPF Chancellerie du Premier Ministre - Direction générale Communication externe

07 juin 2006 -17:00

Appartient à Conseil des Ministres du 7 juin 2006

Mobilité

Simplification routière

Simplification routière

Dès lors que la logique est entrée dans le système des amendes, le Ministre de la Mobilité Renaat Landuyt entend transposer également cette logique sur le terrain. La profusion de panneaux de signalisation constitue, pour nombre d'automobilistes, de piétons ou de cyclistes, une source de confusion et n'améliore pas la sécurité routière.. Ce n'est bien sûr pas le but recherché. Un groupe de travail composé de spécialistes de la police fédérale, de la police locale, du parquet, des juges de police, d'avocats, du Belgian Road Research Center, du SPF Mobilité et Transports et de l'IBSR a formulé des propositions afin de simplifier la réglementation et la signalisation routière.

1. Toilettage juridique du code de la route

Le texte originel du code de la route date de 1975 et a été, depuis lors, modifié à 75 %. Chaque fois, des articles, des alinéas ou des parties de phrases ont été insérés, adaptés ou abrogés. La réglementation est devenue une mosaïque de toutes sortes de dispositions et de références croisées, ce qui n'améliore pas la lisibilité et aboutit finalement à des problèmes d'interprétation. C'est pourquoi, le Conseil des Ministres a décidé d'examiner et de simplifier le code de la route. Parce qu'une législation claire rend souvent les panneaux superflus. La subdivision du code de la route sera réajustée thématiquement et les articles seront regroupés par usager de la route. Les articles obsolètes et les dispositions qui n'ont pas de portée juridique seront supprimées. La lisibilité sera améliorée. Les définitions seront harmonisées les unes par rapport aux autres et le code sera adapté à la réalité de la circulation.

2. Zones de vitesse : éclaircissement et simplification des différentes vitesses (introduction d'une zone 70)

Au lieu d'instaurer quantité de régimes d'exception où l'usager de la route ne sait finalement plus à quelle vitesse il peut rouler, on travaillera désormais avec un système simple de zones de vitesse. Des signaux de reconnaissance rappelleront à l'usager de la route, de manière simple, dans quelle zone il se trouve.

Le début de la zone 70 est indiqué par un signal F4a et est en vigueur jusqu'à la fin de cette zone, indiquée par le signal F4b. Si, dans la zone 70, une agglomération est indiquée, c'est le 50 km/h qui s'applique jusqu'au panneau de fin d'agglomération. Après quoi la limitation est de nouveau de 70 km/h. Un signal de zone 70 doit néanmoins être de nouveau placé à cet endroit. Si une zone 30 est indiquée dans l'agglomération, c'est le 30 km/h qui s'applique jusqu'au signal de fin de zone 30. A partir de ce point, la vitesse repasse à 50 km/h. Comme le montre la pratique, une répétition du signal 50 n'est pas nécessaire. Les conducteurs savent qu'ils se trouvent en agglomération. Si, dans la zone 70, une zone 30 est indiquée, c'est bien sûr la limitation de vitesse à 30 km/h qui s'applique dès ce moment-là. A partir du signal de fin de zone 30, la vitesse repasse à 70 km/h. Un signal de zone 70 doit néanmoins être de nouveau placé à cet endroit. Pour rappeler que l'on se trouve toujours dans une zone bien précise, des signes distinctifs sont placés. Pour les grandes zones 70, cela s'avèrera plus nécessaire que pour une zone 30 ou une agglomération. Sur les poteaux d'éclairage et de signalisation peuvent être apposés, à intervalles réguliers, des petits panneaux ou des

adhésifs mentionnant la limitation à 70 km/h. Ces petits panneaux ou adhésifs sont de petite taille et n'attirent pas automatiquement l'attention de l'utilisateur de la route mais ne sont conçus que comme rappels pour quelqu'un qui chercherait une confirmation.

3. Simplification et précision de la priorité de droite. La priorité de droite reste sujet à discussion en Belgique. Le Conseil des Ministres souhaite clarifier les choses une fois pour toutes et remédier à l'insécurité juridique qui entoure les règles de priorité. La priorité de droite est toujours en vigueur (sauf naturellement lorsqu'un conducteur débouche d'un sens interdit). Actuellement, le code de la route stipule que "tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient régulièrement à sa droite". Le terme "régulièrement" étant source de nombreuses discussions et interprétations juridiques, il est supprimé. Celui qui vient de droite a la priorité. Ce qui signifie que, la règle selon laquelle le conducteur qui a priorité perd cette priorité s'il s'arrête, est également supprimée. Celui qui vient de droite a la priorité, qu'il s'arrête ou non. La disposition confuse qui dit que celui qui, à un carrefour, traverse une piste cyclable, perd sa priorité de droite vis-à-vis des autres automobilistes, disparaît aussi. Les règles de priorités à l'égard des cyclistes sont cependant maintenues en l'état.

4. Moins de panneaux. Aucune règle superflue n'empêchera le gestionnaire de voirie de procéder à une simplification. C'est pourquoi, l'obligation selon laquelle un marquage au sol doit toujours s'accompagner d'un panneau de signalisation disparaît. Le gestionnaire de voirie décidera lui-même si c'est ou non nécessaire. Pour les nombreux panneaux de danger, la règle selon laquelle le gestionnaire de voirie n'est tenu de signaler un danger concret que lorsque l'utilisateur de la route doit adapter son comportement de conduite est réintroduite. Un tri est également opéré dans les pré-annonces. Les usagers de la route doivent, à tout moment, adapter leur vitesse aux circonstances et pouvoir s'arrêter devant tout obstacle prévisible. Tous les panneaux de signalisation utilisés dans le cadre de travaux (chantier) doivent avoir un fond jaune-orange. Cela doit souligner leur caractère temporaire et indiquer qu'ils seront enlevés après les travaux. Les gestionnaires de voirie peuvent également retirer les panneaux qui ont de facto une signification identique. Certains panneaux sont purement supprimés. Quelques exemples : C13 : accès interdit aux véhicules attelés C17 : accès interdit aux conducteurs de charrettes à bras E11 : stationnement semi-mensuel dans toute l'agglomération F49 : passage pour piétons (pour cause de double emploi avec le panneau A21) F50 : passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux-roues (pour cause de double emploi avec le panneau A25) F87 : dispositif surélevé (pour cause de double emploi avec le panneau A14)