

LA SIMPLIFICATION DU CODE DE LA ROUTE

DENIS HENDRICHS

Chef de Service Réglementation de la Circulation

SPF Mobilité et Transports

Résumé

Suite à de multiples modifications ces dernières années, le Code de la route a connu un alourdissement de sa structure et une complexification de sa teneur, qui en ont fait un texte difficilement compréhensible. A la demande de nombreux acteurs du monde de la sécurité routière, une vaste entreprise de simplification a été entamée en 2005. Elle est actuellement sur le point de pouvoir être clôturée avec comme résultat un Code de la route dont la structure est plus logique avec comme principal atout qu'il sera plus facile de trouver les règles qui s'appliquent.

Samenvatting

Ten gevolge van meerdere wijzigingen de voorbije jaren, is de Wegcode log en complex geworden, zowel in haar structuur als in haar bewoordingen. Dit heeft een moeilijk verstaanbare tekst opgeleverd. Op vraag van talrijke actoren uit de verkeersveiligheidssector, is gestart met een aanzienlijke vereenvoudiging in 2005. Ze kan op dit ogenblik afgesloten worden en heeft als resultaat een Wegcode met een logische structuur die als grote troef heeft dat het eenvoudiger wordt om de vigerende verkeersregels terug te vinden.

1. Historique

En octobre 2005, le Ministre de la Mobilité convoquait des acteurs du monde la sécurité routière pour leur demander d'entreprendre la simplification de la réglementation routière.

L'objectif était double. D'une part, que le Code de la route devienne la règle et le panneau l'exception, ce qui présuppose que le Code de la route soit suffisamment logique et lisible que pour être compris par tous, et, d'autre part, que la signalisation routière devienne claire et uniforme.

Un premier groupe de travail s'est donc réuni à de nombreuses reprises. Ses travaux ont donné lieu à la promulgation d'une loi intégrant dans la loi du 16 mars 1968 le devoir général de prudence vis-à-vis des autres usagers et en particulier des plus vulnérables, devoir qui était auparavant contenu dans de multiples dispositions du Code de la route¹. Un projet de simplification du Code de la route a été, en parallèle, préparé et soumis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière.

Une première série de fiches relatives au placement de la signalisation routière a également été adressée aux gestionnaires de voiries avec pour objectif de placer moins de signaux routiers, mais de les placer mieux².

Au cours des deuxièmes Etats généraux de la Sécurité routière de mars 2007, mandat a été donné à un groupe de travail de la Commission fédérale de « poursuivre la simplification du Code de la route et le rendre compréhensible pour tous les usagers afin d'arriver à une législation transparente et claire, connue par tous »³. Cet engagement a depuis été repris par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité dans sa note de politique générale⁴.

A la date où le présent article a été rédigé, grâce à un rythme de travail soutenu et une collaboration active de ses membres, le Groupe de travail Simplification a pu revoir la majorité des définitions et règles de comportements contenues dans les Titres Ier et II du Code. Fin décembre 2008, il entamait la révision du titre relatif à la signalisation routière avec l'objectif de pouvoir soumettre un texte définitif pour juin 2009.

¹ Loi du 20 mars 2007 modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur, *M.B.*, 6 avril 2007.

² Guide « *Signaler moins mais mieux* », édité par l'Institut belge pour la Sécurité routière, avril 2007.

³ *Charte pour une Circulation plus sûre*, <http://www.cfsr.be/Docs/Charte.pdf>.

⁴ *Doc. parlem.*, la Chambre, session 2008-2009, 52/1529-20, 7 novembre 2008, p. 26 et 27.

2. Pourquoi une simplification ?

Le Code de la route a, depuis son existence sous la forme d'un arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, été modifié à 55 reprises, dont pratiquement la moitié rien que sur ces 8 dernières années.

C'est plus de 3/4 des articles qui composent le texte actuel qui ont fait l'objet de modifications, parfois substantielles.

La réglementation est devenue une véritable mosaïque de toutes sortes de dispositions et de références croisées qui ont entaché la lisibilité et la logique interne du texte et parfois même sa cohérence avec d'autres règlements.

Ces dernières années ont également permis à différentes associations d'usagers d'obtenir des adaptations (légitimes) en faveur du secteur qu'elles défendent (piétons, cyclistes, motards, etc.) avec pour conséquence que le Code de la route est devenu un Code « à la carte », c'est-à-dire présentant une multitude d'exceptions et de particularités en fonction des situations concernées, au détriment d'une certaine uniformité.

Le Code de la route a ce caractère très particulier qu'il consiste en un règlement qui est appliqué quotidiennement par des millions de citoyens. Il suffit de penser aux seules règles applicables aux piétons. Il est donc essentiel qu'il puisse être compris par eux.

En réaction aux multiples modifications dont il a fait l'objet la dernière décennie, des voix se sont également fait entendre du côté des professionnels de la réglementation routière, en particulier les services de police, en vue de simplifier le texte du Code.

3. Philosophie – Mandat

Le caractère que devait revêtir la simplification a fait l'objet de discussions de fond au sein de la Commission fédérale pour la Sécurité routière : fallait-il simplifier le texte de manière à le rendre directement accessible et compréhensible par le citoyen lambda, quitte à répéter certaines règles et à maintenir et insérer des dispositions à caractère plus philosophique et n'ayant par conséquent pas de réelle portée quant aux droits et obligations des usagers, ou fallait-il au contraire garantir un texte clair et solide sur le plan juridique, de manière à pouvoir déterminer précisément et avec certitude ce qui est permis et ce qui est interdit ?

La Commission fédérale s'est finalement prononcée pour la deuxième solution, tout en insistant sur la nécessité de publier simultanément un guide ou un manuel destiné à expliciter dans le détail et dans un langage plus accessible quelles sont les règles de circulation applicables⁵.

Il est cependant important de mentionner que l'option retenue ne l'a finalement pas été au détriment du lecteur non averti car la nouvelle structure du texte le rend plus facilement consultable que l'ancien Code, même pour les non juristes. Il est en tout cas prévu que le Code de la route simplifié soit publié au Moniteur belge avec un Rapport au Roi aussi détaillé que possible sur les raisons et, plus généralement, sur la philosophie qui auront présidé à sa rédaction.

Le projet de simplification du Code de la route n'a pas vocation à modifier l'essence de la réglementation routière. Il ne peut avoir principalement pour objet d'imposer de nouvelles règles ou d'en modifier d'autres. Même si certaines améliorations formelles ont été rendues nécessaires par les exigences de nature légistique et malgré la crainte de certains observateurs, les acquis fondamentaux du Code de la Rue n'ont ainsi pas été remis en question.

L'objectif premier est de réécrire ce qui peut ou ce qui doit l'être afin de permettre au lecteur de comprendre ce qu'on attend de lui. Un souci constant du Groupe de travail Simplification a été que l'information puisse être trouvée là où on peut s'attendre à la trouver. De nombreuses règles ont ainsi été regroupées dans certains articles, sections ou chapitres.

De nombreuses dispositions ont également été articulées par catégories d'usagers, notamment en ce qui concerne la place sur la voie publique.

L'intérêt est aussi, et ce n'est pas le moindre, de disposer d'un texte qui repart à zéro et qui fait table rase des retraits, ajouts, autres compléments et réécritures des règles.

⁵ Rapport de la réunion de la CFSR du 24 janvier 2007.

4. Résultat des travaux

Les recommandations préparées par le groupe de travail (GT) au fur et à mesure de ses travaux devaient encore, au moment de la rédaction du présent article, être avalisées par la Commission fédérale pour la Sécurité routière et entérinées par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité. Les trois Régions doivent également être consultées, dans le cadre de la procédure d'association. Pour cette raison, le résultat des activités du GT Simplification ne sera présenté ici que dans les très grandes lignes.

4.1. Réécriture des définitions

Certaines nouvelles définitions ont fait leur apparition, telle que, par exemple, celle de la bande d'arrêt d'urgence ou du transport scolaire. Elles ont également été organisées d'une manière plus logique et hiérarchique. Les parties de la voie publique sont d'abord définies, ensuite les usagers et finalement quelques définitions diverses.

4.2. Réorganisation des dispositions et regroupement des règles

Les endroits où les usagers peuvent se déplacer sur la voie publique sont également présentés par catégories d'usagers. C'est-à-dire qu'en fonction de son mode de déplacement, on pourra facilement trouver les règles applicables aux différentes parties de la voie publique que l'on doit emprunter en vertu des cas de figure dans lesquels on se trouve.

Des incohérences que l'on pouvait retrouver ci et là sont corrigées. On pense par exemple aux règles de circulation des piétons en groupe sur la chaussée qui, appliquées telles quelles, ne permettraient pas toujours de tenir compte des impératifs concrets de sécurité.

Certaines règles sont également regroupées, avec l'objectif que le lecteur puisse retrouver au même endroit du Code de la route tout ce qui concerne le même sujet. C'est par exemple le cas pour les règles applicables aux groupes, qu'il s'agisse de groupes de piétons, de cyclistes, de motocyclistes ou de cavaliers.

On peut citer les exemples des règles de circulation dans les ronds-points, les règles applicables aux signaleurs mais également celles relatives aux véhicules prioritaires et les dérogations auxquelles ces véhicules peuvent prétendre.

Tout ce qui concerne les règles de priorité ou, pour le dire autrement, les cas dans lesquels il faut céder le passage à un autre usager sont aussi concentrés dans un ensemble de dispositions. La clarté est également faite en ce qui concerne les manœuvres susceptibles d'avoir une incidence sur les règles de priorité.

Les règles d'accès et de circulation sur certaines voies publiques particulières, telles que les zones piétonnes, les zones de rencontre ou les chemins réservés, sont également rédigées dans une structure uniforme, plus claire et lisible.

Finalement, la signalisation routière contenue dans le Titre III aura été retravaillée avec le souci de préciser plus clairement la signification des signaux routiers et les cas dans lesquels ils peuvent ou ne peuvent pas être utilisés.

4.3. Résultat espéré

Le résultat espéré consiste essentiellement en une meilleure structure du texte. Le nombre de dispositions du Code de la route n'aura pas diminué, au contraire, mais l'articulation de celles-ci entre elles permettra une interprétation plus rapide qu'actuellement.