

Bulletin d'information réglementation routière – mars 2018

1. Arrêté du Gouvernement flamand du 19.01.2018 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote (Moniteur Belge 28 février 2018). Inforum: 319086

Cet arrêté lance un deuxième projet pilote relatif à l'usage de véhicules plus longs et plus lourds pour le transport de marchandises par la route. L'arrêté modifie les règles relatives aux véhicules, aux charges et aux conducteurs, ainsi que les itinéraires, les autorisations et l'évaluation du projet pilote.

L'arrêté du Gouvernement flamand du 20.12.2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un projet-pilote est abrogé.

Le décret du 07.07.2017 modifiant le décret du 03.05.2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

2. Arrêté du Gouvernement flamand du 15.12.2017 modifiant diverses dispositions de l'arrêté du Gouvernement flamand du 25.01.2013 fixant les modalités relatives à l'encadrement organisationnel, au financement et à la coopération pour la politique de mobilité (Moniteur Belge 2 mars 2018). Inforum : 319135

Cet arrêté modifie l'arrêté relatif à la politique de la mobilité. Il introduit un certain nombre de modifications de nature technique, en vue de clarifier et de conformer la législation à la pratique. Les autres modifications concernent notamment le remboursement des frais encourus par les communes pour la réalisation d'infrastructures cyclables sur les autoroutes cyclables et une subvention distincte pour l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables communales à intersection dénivelée sur des trajectoires du réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal.

Une nouvelle définition est insérée à l'arrêté du 25.01.2013 fixant les modalités relatives à l'encadrement organisationnel, au financement et à la coopération pour la politique de mobilité. Le terme "réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal" implique une vision pour une infrastructure cycliste transcommunale en Région flamande. Le réseau d'itinéraires fonctionnel supralocal relie les noyaux d'habitat et les pôles d'attraction, notamment les zones d'emploi, d'enseignement, de commerce, de sports et de culture et les noeuds de mobilité.

De nouvelles subventions de la Région flamande sont prévues pour l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables communales à intersection dénivelée sur des trajectoires du réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal superposées au ou en contrebas du rez de chaussée. Les subventions s'élèvent à 100 % du coût pour l'aménagement de la nouvelle infrastructure cyclable. Cet arrêté précise les conditions auxquelles les projets doivent satisfaire pour être subsidiés. Le coût comprend les frais d'étude, les frais de contrôle et les frais pour les travaux selon le prix d'inscription

de l'entrepreneur de construction, le cas échéant à majorer des révisions de prix, de règlements, de travaux non prévus ou de travaux de finition.

Cet arrêté modifie également le règlement de la subvention pour l'aménagement ou le réaménagement d'infrastructure cycliste sur des trajets du réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal le long de routes qui ne relèvent pas de la gestion de la Région flamande. L'infrastructure cyclable en question doit se trouver sur un trajet du réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal qui sera géré par la commune. Aucune subvention en faveur de ce projet n'est octroyée à la commune de la part de la province sur la base du règlement de la subvention, visé à l'article 49. Les subventions s'élèvent à 50 % du coût. Ce coût comprend notamment les frais qui sont faits par la commune pour l'acquisition des terrains qui sont nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure cycliste sur les voies rapides pour vélos.

La subvention aux provinces pour la construction ou le réaménagement d'infrastructure cycliste sur des trajets qui appartiennent au réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal s'élève à 50 % du coût. L'infrastructure cyclable en question se trouve sur un trajet du réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal qui sera géré par la commune. L'infrastructure cycliste en question se situe sur le territoire d'une commune ou de plusieurs communes disposant d'un plan de mobilité communal ou intercommunal fixé définitivement qui, le cas échéant, a été soumis à une évaluation rapide.

Les cas dans lesquels un accord de coopération doit être conclu, sont précisés. Le règlement des frais liés aux accords de coopération est également modifié.

Les art. 1, 4, 13, 16, 21, 22, 27, 29, 30, 31, 32, 37, 38, 42, 43, 47, 48, 49, 50, 53, 55 et 56 de l'arrêté du 25.01.2013 fixant les modalités relatives à l'encadrement organisationnel, au financement et à la coopération pour la politique de mobilité sont modifiés. Un nouvel art. 48/1 à 48/4 est ajouté.

Les annexes 1 à 9 sont remplacés par les annexes joints à l'arrêté:

- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 1° (réaménagement d'une voirie régionale);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 2° (aménagement d'une route de contournement ou d'une autre voirie régionale de liaison ou de désenclavement);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 3° (aménagement ou réaménagement de voies de tram et de bus et d'autres mesures de fluidité pour le transport régulier dans les communes);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 4° (management du réseau de transport régulier);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 5° (aménagement ou réaménagement d'un quartier scolaire au niveau d'une voirie régionale);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 6° (aménagement de l'infrastructure cycliste le long des voiries régionales);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 7° (aménagement ou réaménagement d'une voirie régionale pour l'amélioration du désenclavement d'une zone d'emploi, commerciale ou de services d'intérêt supralocal ou ayant un impact important sur la mobilité);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 8° (installation d'un éclairage d'une voirie régionale, adapté à une agglomération et placé par la commune);
- Modèle d'accord de coopération tel que visée à l'art. 54, 9° (aménagement ou installation d'écrans ou de barrages en remblai le long d'une voirie régionale qui réduisent le bruit du trafic).

3. Arrêté Royal du 10.02.2018 mod. l'AR du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Moniteur Belge du 5 mars 2018).
Inforum : 319158

Le présent arrêté insère les définitions suivantes dans le code de la route: autocar, autobus et véhicule agricole. L'arrêté revoit également les règles en matière de vitesse et d'interdiction de dépasser pour ce type de véhicules et pour les véhicules affectés au transport de choses.

Sur les autoroutes, la vitesse des véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes et des autobus y est limitée à 90 km à l'heure. La vitesse des autocars dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité et avec un limiteur de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h, y est limitée à 100 km à l'heure.

Cette vitesse maximale autorisée est indiquée sur la partie droite de la face arrière du véhicule au moyen d'une plaque de vitesse dont le modèle est déterminé par le Ministre des Communications.

Le dépassement par la gauche d'un véhicule attelé, d'un véhicule à moteur à deux roues ou d'un véhicule à plus de deux roues est interdit en cas de précipitations, sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.

L'accès aux autoroutes est interdit aux conducteurs de véhicules agricoles.

L'arrêté supprime, à partir du 01.01.2019, l'interdiction de dépasser, hors agglomération, sur les voies publiques dont la chaussée comporte deux bandes de circulation dans la direction suivie, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes. La possibilité de déroger à cette interdiction via le signal routier F107 est également supprimée à la même date.

Les signaux routiers F107 et F109 (autorisation/fin d'autorisation de dépassement par les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes d'un véhicule attelé, un véhicule à moteur à deux roues ou un véhicule de plus de deux roues) sont abrogés.

L'arrêté précise que les panneaux additionnels indiquant une période de validité doivent porter les inscriptions en noir sur fond blanc ou en blanc sur fond bleu. Il reprend un modèle de ces panneaux.

Les art. 2.65, 2.66 et 2.67 sont insérés dans le code de la route. Les art. 11.2, 17.2, 21.1, 22decies, 59.3, 65.2 et 71.2 y sont modifiés. Enfin, l'art. 17.2bis y est abrogé.

4. Loi du 06.03.2018 rel. à l'amélioration de la sécurité routière (Moniteur Belge 15 mars 2018).
Inforum : 319447

Le système actuel de responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation est modifié afin de combattre l'impunité. Le titulaire de la plaque d'immatriculation est désormais tenu, s'il a pu renverser la présomption de culpabilité qui reposait sur lui, de communiquer l'identité du véritable conducteur. Par ailleurs, les juges sont désormais obligés d'imposer un éthylotest antidémarrage aux contrevenants présentant un taux d'alcoolémie élevé à partir de 1,8 pour mille (= 0,78 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré), à moins qu'ils ne motivent de manière explicite les raisons pour lesquelles ils estiment que ce n'est pas souhaitable pour le contrevenant.

Diverses dispositions de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16.03.1968, sont modifiées (les art. 24, 29, 30,33, 34, 37/1, 38, 42, 44, 45, 48, 51, 55, 61, 61quinquies, 65, 65/1, 67bis, 67ter et 68).

L'art. 406 du Code Pénal et l'art. 23 de la loi du 15.06.1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire sont également modifiés.

Une nouveauté, c'est que le juge pourra exclure l'éthylotest antidémarrage pour une ou plusieurs catégories de véhicules (sauf pour la catégorie avec laquelle l'infraction a été commise) s'il motive explicitement la raison pour laquelle cette limitation est nécessaire.

En cas de récidive en matière d'alcool à partir d'un taux de 1,2 pour mille dans le sang soit 0,50 mg/l AAE, il faut désormais également imposer, outre l'éthylotest antidémarrage obligatoire, les quatre examens de réintégration et une période de déchéance d'au moins trois mois (cumul art.37/1 et 38, par. 6).

Le juge ne dispose alors plus de la possibilité d'éviter un éthylotest antidémarrage. En cas de récidive en matière d'alcool de cette gravité, il est clair que cette personne ne peut pas distinguer la conduite de la boisson et des sanctions graves sont exigées. Pour les autres infractions en matière d'alcool à partir de 0,8 pour mille, en cas d'ivresse et en cas de récidive avec des taux moins élevés, le juge a la possibilité mais pas l'obligation d'imposer l'usage d'un éthylotest antidémarrage.

5. Décret du 23.03.2018 mod. décret 08.07.2016 instaurant un cadre modérément réglementé en fonction des projets pilotes d'accessibilité de base (Moniteur Belge 27 mars 2018). Inforum : 319873

Les projets pilotes d'accessibilité de base n'ont pas encore suffisamment progressé pour tirer des conclusions définitives et déployer l'accessibilité de base aux autres régions de transport. Par conséquent, la période de la zone modérément réglementée mentionnée au décret du 08.07.2016 est prolongée d'un an, jusqu'au 31.03.2019.

L'article 8 du décret du 08.07.2016 instaurant un cadre modérément réglementé en fonction des projets pilotes d'accessibilité de base est modifié.

6. Décret du 09.03.2018 portant la séance de formation complémentaire dans le cadre de la formation à la conduite catégorie B (Moniteur Belge 28 mars 2018). Inforum: 319931

Désormais, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B devront suivre une formation obligatoire après l'obtention du permis ("terugkommoment"). Cette obligation s'applique aux personnes dont le permis de conduire B a été délivré par une commune flamande et qui, à la fin de la période pendant laquelle la formation doit être suivie, sont inscrites au registre de la population, au registre d'attente ou au registre des étrangers d'une commune flamande. Le non-respect de cette obligation sera sanctionné d'une amende pénale ou administrative.

Dans un délai à déterminer par le gouvernement flamand, mais au plus tard deux ans après l'obtention du permis de conduire, le titulaire d'un permis B est tenu de suivre la formation "terugkommoment" auprès d'un organisme agréé.

Le but de la formation est d'augmenter la maîtrise des risques de la circulation, les règles de base en cas d'accident et l'autoréflexion. La formation est payante.

Le Gouvernement flamand déterminera quelles catégories de conducteurs seront obligées de suivre la formation.

Si la séance de formation complémentaire n'est pas suivie dans les temps, une sommation sera envoyée. Si, deux mois après ce rappel, la personne concernée n'a toujours pas suivi la formation, le procureur du Roi pourra engager des poursuites pénales. S'il décide de ne pas poursuivre, une amende administrative d'un montant maximum de 500 euros peut être imposée, à majorer de décimes additionnels. Dans ce cas, l'amende administrative est infligée par l'instance de maintien désignée par le gouvernement flamand.

Contre la décision d'imposition d'une amende administrative, la personne à laquelle l'amende est imposée peut introduire un recours par voie de requête auprès du tribunal de police, selon la procédure civile, dans un mois suivant la notification de la décision. Le tribunal de police décide du recours introduit contre l'amende administrative. Il juge de la légitimité et la proportionnalité de l'amende administrative imposée. Il peut confirmer ou revoir l'amende. Il peut également autoriser le report de l'exécution de la même manière dont le tribunal pénal le pourrait.

L'art. 601^{ter} du Code judiciaire est modifié. Il s'agit du complément à la compétence susmentionnée du tribunal de police dans le cadre de l'appel contre une amende administrative.

7. Arrêté Royal du 18.03.2018 mod. l'AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'AR du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique concernant les ecocombis (Moniteur Belge 29 mars 2018). Inforum : 319955.

Le présent arrêté fixe des normes de construction et un dispositif particulier de freinage pour les trains de véhicules plus longs et plus lourds (ecocombis), circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure. L'arrêté prévoit également que ces véhicules peuvent tirer deux remorques et ne peuvent pas dépasser, en dehors des autoroutes, les véhicules roulant à plus de 50 km/h.

L'art. 32bis de l'AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité est adapté. Un art. 49bis y est inséré.

Un art. 17.3 est inséré dans le Code de la route et l'art. 49.1 est modifié.

8. Avis du 27 mars 2018 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'indexation des redevances dues par les organismes qui dispensent la formation conformément à l'article 8 de l'arrêté royal du 29 juin 2003 relatif à la formation des conducteurs d'unités de transport transportant par la route des marchandises dangereuses autres que les matières radioactives (Moniteur Belge 30 mars 2018).

Pour 2018, les montants des redevances sont adaptés comme suit :

- La redevance due pour la délivrance d'un agrément d'un organisme qui dispense la formation est fixée à 1.064,- euros.
- La redevance annuelle est fixée à 266,- euros.

- En cas de modification des données de l'agrément, la redevance est fixée à 133,- euros.

Caelen Erik

Secrétaire de la Commission Consultative pour la Circulation Routière

