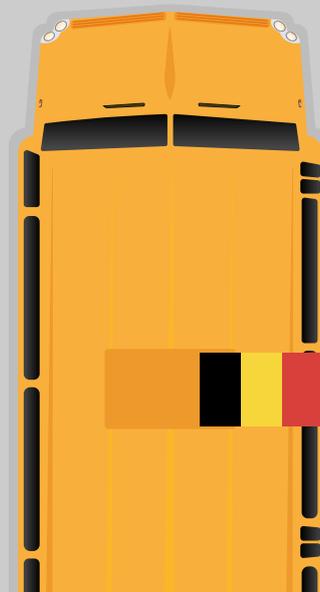
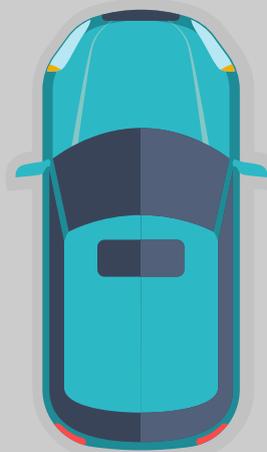


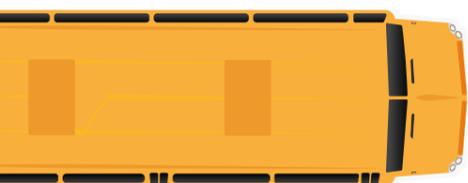
LE CODE DE LA VOIE PUBLIQUE

Ministre fédéral de la Mobilité



LE CODE DE LA VOIE PUBLIQUE

Ministre fédéral
de la Mobilité





AVANT-PROPOS

La mobilité est une liberté à laquelle nous sommes toutes et tous profondément attachés. Sans elle, il n'y a ni solidarité, ni prospérité. Elle nous concerne toutes et tous, peu importe nos origines, peu importe notre destination. Elle est vecteur d'émancipation. Nous la pratiquons au quotidien pour aller à la rencontre de l'autre, pour accéder au travail, à l'éducation et à la culture, au sport ou au voyage. En tant que Ministre fédéral de la Mobilité, je m'attache chaque jour à l'améliorer.

Nous ne nous déplaçons plus de la même façon aujourd'hui qu'il y a 50 ans. Nos habitudes de déplacement évoluent au rythme des mutations sociétales. De nouvelles technologies apparaissent ; l'électricité pousse les modes de 1 à 4 roues ; la numérisation accélère le partage de véhicules et le passage à la mobilité comme un service ; la multimodalité devient la référence. Nous aspirons à des villes et villages qui soient des lieux de vie économique, culturelle et sociale ; à des places où nos enfants peuvent jouer en toute sécurité dehors ; à des quartiers où l'air est sain et respirable. Le Code de la route, vieux de près d'un demi-siècle, s'est fait dépasser. Par les faits et les évolutions. Il devenait grand temps qu'il cède la place à un texte moderne, clair, cohérent et lisible.

Le Code de la voie publique qui entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2026, histoire que tout le monde puisse d'ici là intégrer les changements, renforcera notre mobilité. Il rétablit l'équilibre entre nos modes de déplacement, permettant à chacune et chacun de se mouvoir dans un espace sûr, sécurisé et apaisé. La logique « auto-centrée », avec la focale sur les seuls véhicules à quatre roues (ou plus) qui prévalait dans le Code de la route, évolue pour un nouveau paradigme qui consacre l'utilisation de la voie publique par l'utilisateur sous toutes ses formes, qu'il soit valide ou moins valide, à une, deux, trois ou quatre roues et même à pied. Ne sommes-nous pas tour à tour

piéton, cycliste, automobiliste ; au volant, au guidon ou passager ? Il faut pouvoir exercer toutes nos façons de nous déplacer en sécurité. Car la liberté ne saurait s'exercer sans sécurité ni équité.

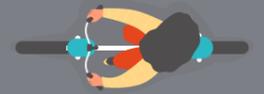
En garantissant à chaque usager la place qu'il ou elle mérite sur la voie publique, le nouveau Code facilite le choix d'une mobilité durable. Nous avons en effet souhaité, en améliorant la place sur la voie publique des cyclistes, des piétons et des personnes moins valides, que les règles de circulation offrent l'espace nécessaire pour que les modes actifs puissent se déployer en pleine sécurité. La valorisation des usages actifs de la mobilité bénéficie à l'action contre les dérèglements climatiques et à une meilleure qualité de vie, puisqu'elle permet de diminuer les gaz à effet de serre et autres polluants émis par les déplacements.

Le Code de la voie publique prend aussi le tournant d'une Belgique moderne. Il est le fruit d'une collaboration entre les différentes parties prenantes : le SPF Mobilité (et sa Commission fédérale pour la Sécurité Routière), la police locale et la police fédérale, les représentants de la Justice, ainsi que les Régions. Il reflète la Belgique interfédérale où la coopération entre ses différentes entités est la voie pour avancer. Le Code de la voie publique, fédéral, sera de la sorte accompagné et complété de trois codes régionaux, un pour chacune des Régions, prévoyant un cadre à la fois commun et adapté à chaque territoire, dont l'entrée en vigueur se fera au même moment.

Après 20 ans d'attente, le Code de la voie publique est arrivé pour toutes les citoyennes et tous les citoyens, pour qu'elles et ils puissent s'accomplir à travers leur liberté de mobilité. Pour une mobilité équilibrée, sécurisée et apaisée, pour une liberté retrouvée.

GEORGES GILKINET

Ministre fédéral de la Mobilité



LE CODE DE LA VOIE PUBLIQUE

Le Code de la voie publique a été signé le 31 mai 2024 par le Ministre fédéral de la Mobilité. Il entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2026. Durant la période transitoire, les règles actuelles du Code de la route continueront de s'appliquer.

POURQUOI UN CODE DE LA VOIE PUBLIQUE ?

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

À l'approche du bicentenaire de la Belgique, il est essentiel 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 bénéfique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore ainsi que pour améliorer la qualité de l'air.

2 Valoriser les mobilités actives

Le Code de la voie publique facilite 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 a vu le jour en 1975. Il a donc connu une multitude de changements au fil 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 obsolètes ! Pour ne rien simplifier, avec les Régions, ce sont quatre autorités différentes qui ont adapté le même texte au fil du temps en fonction de leurs compétences respectives. Ces adaptations successives l'ont souvent rendu illisible, le transformant même en lasagne indigeste. Or, comment faire en sorte que les règles de la circulation soient appliquées en toute sécurité et dans le respect de l'autre, 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

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 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. Il complète les codes régionaux qui ont suivi leur propre chemin de validation. Le nouveau Code de la voie publique entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2026 en même temps que les nouveaux 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 à s'appliquer.

LES PRINCIPALES 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 sur 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** requis¹ 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).



¹ Feux, catadioptrés, freins et klaxon.

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 50 km/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.



CYCLO B

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

MOTOS

- 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.



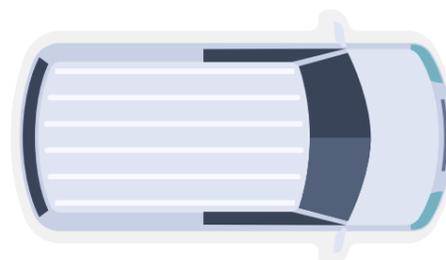
VOITURES

- 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 porteuses de handicap ;
 - 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 porteuses de handicap (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 ET MODERNISÉE

Qui dit nouvelles règles, dit nouveaux signaux conformes à la nouvelle signalisation internationale. 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

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

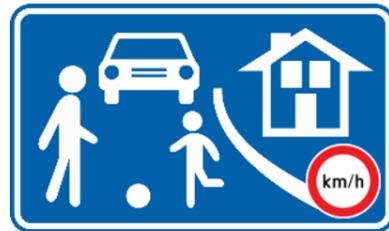
Avant



Après

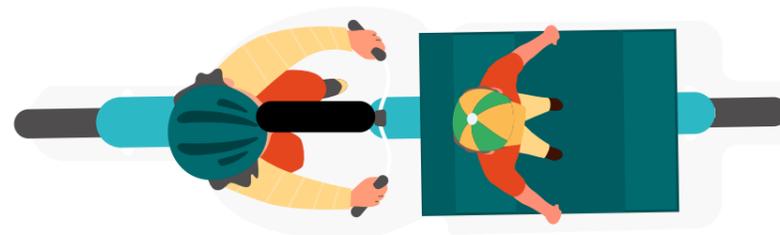
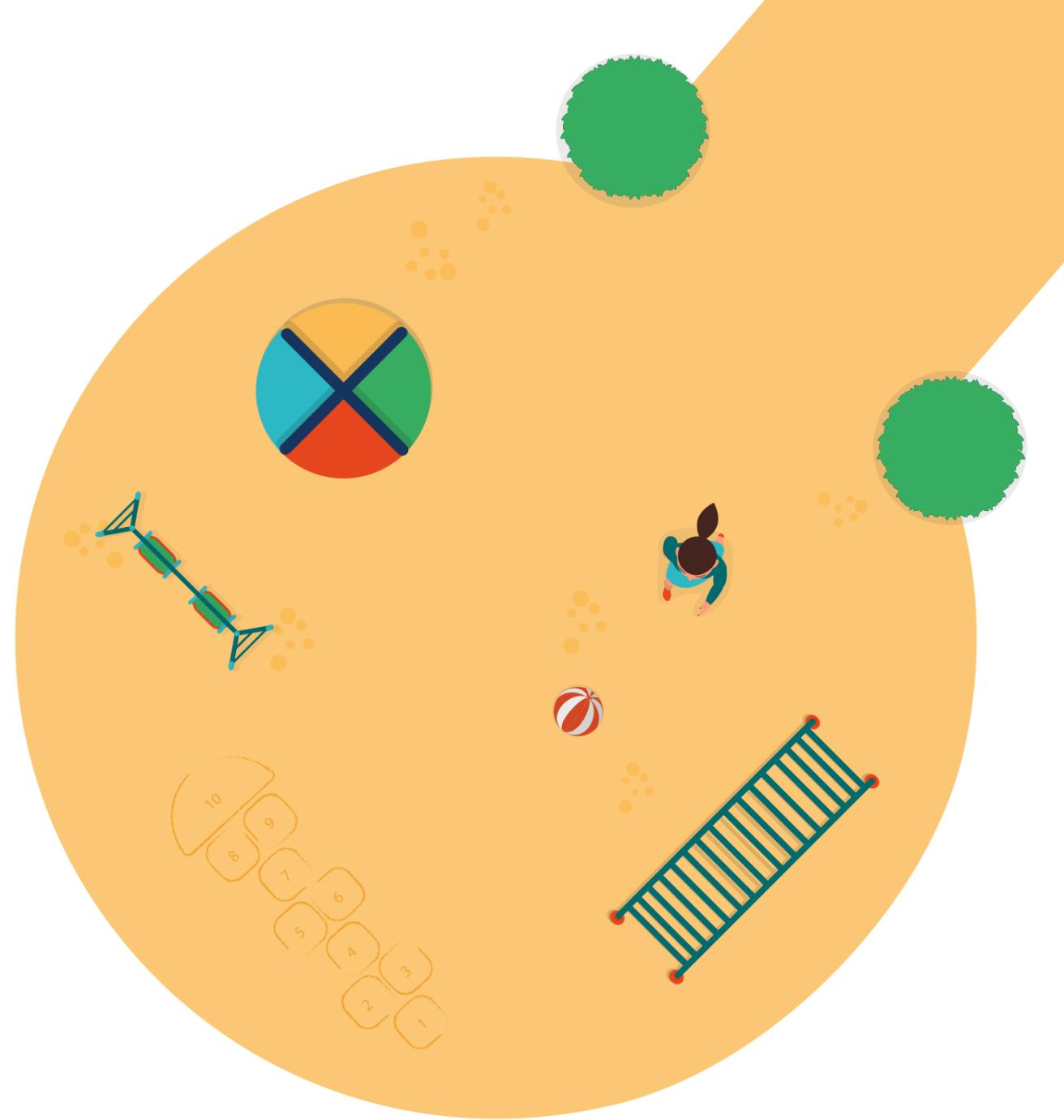


Par ailleurs, une nouvelle catégorie de **signaux fait son apparition** : les « signaux à réglementation particulière ». Plus lisible pour les usagers, elle rassemble les signaux indiquant les zones où s'appliquent des règles spécifiques (en matière de vitesse, de dépassement, de stationnement, ...). 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).





LE CODE DE LA VOIE PUBLIQUE

Ministre fédéral de la Mobilité

Jun 2024