



**TAP DU PIED
BALISES POUR DES TRAJETS À PIED EFFICACES,
SÛRS ET CONFORTABLES**

CODE DES MOBILITÉS



TOUS À PIED

CONSTAT ET INTERET

Le Code de la Route régit la circulation de tous les usagers.

Il est cependant nécessaire de le mettre à jour selon le Principe STOP adopté par toutes les régions belges. Le piéton, usager le plus vulnérable, doit être au centre de la réflexion et des principes qui conduisent et tendent vers plus de sécurité et de convivialité pour tous les usagers.

ARGUMENTAIRES ET EXEMPLES INSPIRANTS

Des mesures doivent être mises en place afin de favoriser la marche dont la marge de progression a un potentiel particulièrement important, quel que soit le territoire concerné. Au vu des enjeux qui nous attendent face à la crise climatique et voyant quel refuge et alternative la marche a été lors de la crise sanitaire, ce mode de déplacement doit être reconnu comme le chaînon entre toutes les autres formes de mobilité. Les transports publics, le vélo, la voiture ... sont les compléments de la marche.

Le meilleur moyen d'encourager la marche, mode de déplacement hautement performant et fiable sur les courtes distances, particulièrement économe et source de bienfaits pour la santé, l'économie, l'autonomie, le lien social, la qualité de l'air... est notamment de lui consacrer les réseaux d'aménagements de qualité nécessaires pour des trajets sûrs, efficaces et confortables pour toutes les piéton·nes. Tout le monde est piéton et le sera d'autant plus si les trajets sont sources de bénéfices évidents et reconnus.

Le Code de la Route fait partie des outils permettant d'atteindre les objectifs en matière de sécurité routière et a donc un impact majeur sur les trajets piétons.

REVENdicATIONS

Nous proposons ici une lecture globale du Code du point de vue piéton et de l'interaction de celui-ci avec les autres usagers.

Quelques préambules nous semblent cependant nécessaires avant de poursuivre sur l'analyse des articles :

- Le Code de la Route doit suivre son temps et évoluer vers le Code des Mobilités. En effet la voiture et la route ne sont pas les seuls éléments concernés par le Code. Les modes actifs méritent d'être reconnus jusque dans le titre de celui-ci.
- Mis à part dans le cas où la personne passe son permis de conduire, les piétons et cyclistes ne sont jamais officiellement informés et formés au Code des Mobilités, alors qu'ils sont amenés à devoir en respecter les principes et obligations lors de leurs déplacements quotidiens. Deux étapes « initiation et bases » (primaire) puis « rappel et approfondissements » (secondaire) devraient être prévues lors du cursus scolaire pour la formation des jeunes au Code des Mobilités. La possibilité d'intégrer celles-ci au programme officiel des cours d'éducation à la philosophie et à la citoyenneté pourrait être envisagée.

- Si la signalisation à destination des usagers est nécessaire à une bonne cohabitation de tous, l'encombrement des trottoirs doit lui être limité aux aménagements nécessaires aux déplacements piétons. Une réflexion sur la transformation efficace d'une partie des panneaux routiers en marques routières doit être menée.

La suite du document passe en revue l'ensemble des articles du Code avec des objectifs définis.

→ OBJECTIF : CLARIFICATION DU VOCABULAIRE

1. *Art. 2. Définitions* : revoir les définitions présentes dans le Code pour plus de logique et précision, comme suit :

- Espace public : l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Il ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire.
- Voirie : élément de l'espace public, constitué de plusieurs voies de circulation terrestre et de leurs dépendances techniques.
- Voie : tout espace public à la disposition des usagers pour se déplacer, toute voie ouverte à la circulation par terre (sentiers, chemins, pistes cyclables, chaussées...) même si son assiette est propriété privée.
- Sentier : voie publique d'une largeur inférieure ou égale à 1,50 m qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons.
- Chemin : voie publique d'une largeur supérieure à 1,50 m qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général même si sa largeur est suffisante pour laisser passer un véhicule.
- Trottoir : désigne la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est réservée à la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres voies est clairement identifiable par tous les usagers.
- Piste cyclable : désigne la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.
- Chaussée : désigne une voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général.
- Rue : voirie à l'intérieur d'une agglomération, habituellement bordée de maisons, d'immeubles, de propriétés closes.
- Route : voirie aménagée hors agglomération pour la circulation des véhicules en général.
- Venelle : rue étroite, synonyme de ruelle.
- Accotement : désigne la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, revêtue de matériaux meubles ou en durs et dont la séparation avec les autres voies est clairement identifiable par tous les usagers.
- Impasse : voie ou voirie sans issue
- Impasse débouchante : voie ou voirie sans issue excepté pour les modes actifs
- Tunnel : voie ou voirie souterraine
- Passerelle : voie ou voirie permettant de franchir un obstacle et réservée aux modes actifs
- Zone piétonne : réseau de voies réservées aux piétons

- RAVeL : un réseau de voiries publiques géré par la Région wallonne et réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.
- Zone 20 : réseau de voies où les piétons ont la priorité absolue et sont autorisés à circuler sur l'ensemble de la voie. La vitesse de circulation des autres usagers est limitée à 20 km/h. Elle comprend les zones de rencontre et zones résidentielles.

Les voies peuvent être des sites propres ou des sites partagés. Quand plusieurs voies sont associées alors on parle de voiries pour désigner l'ensemble.

2. Art 2.46. Le terme « piéton » désigne une personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons les personnes qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, une chaise roulante ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons et les personnes qui conduisent à la main une bicyclette, un cycle motorisé ou un cyclomoteur à deux roues.

→ Revoir cette définition: « Un piéton est un usager actif et vulnérable qui se déplace à pied, soit en marchant soit en courant. Les usagers qui poussent un vélo ou un cyclo avec leurs mains sont donc considérés comme des piétons. Les usagers en chaise roulante non motorisée sont également considérés comme des piétons. »

3. Ajouter une définition de la zone apaisée : zone dans laquelle le piéton est prioritaire : zone piétonne, rue scolaire, rue réservée au jeu, zone résidentielle et de rencontre, zone de circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs, zone de circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs.

→ OBJECTIF : CLARIFICATION DES PANNEAUX

1. Créer des panneaux réglementaires pour les pédibus
2. Créer des panneaux réglementaires pour les Kiss and Drive
3. Modifier le panneau A21 et mettre les bandes du passage piéton comme en France pour que ce soit plus explicite
4. Modifier le panneau F49 et mettre les bandes du passage piéton comme en France pour que ce soit plus explicite. De plus, le panneau F49 actuel des passages pour piétons devient alors celui des trottoirs traversants.
5. Créer un panneau pour le trottoir traversant : le panneau actuel du passage piéton devient celui du trottoir traversant

→ OBJECTIF : INTEGRATION DU PRINCIPE STOP

1. Art 7. Sur les règles de comportement dans le chef des usagers.

On demande aux conducteurs un comportement responsable et un souci de prudence vis à vis des usagers les plus vulnérables piétons et cyclistes.

→ Revoir et indiquer que “Les règles de comportement des usagers doivent se baser sur le principe STOP prônant la hiérarchisation des différents modes de transport et les favorisant dans l’ordre suivant : la marche à pied, les vélos et la micro-mobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues...), les transports publics, les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) et enfin, les transports privés individuels. Les piétons sont donc les usagers les plus vulnérables tant du point de vue de conducteurs que des cyclistes et autres engins de déplacement.”

2. Art. 22bis. Circulation dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre.

→ Ajouter que dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre, selon le principe STOP, le piéton est prioritaire.

3. Art. 22quinquies. Circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs

→ Préciser que dans les zones de circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs, selon le principe STOP, le piéton est prioritaire.

4. Ajouter un article 61.3.1.bis Les feux sont réglés comme suit : conformément au principe STOP, les feux sont adaptés aux flux piétons en priorité.

5. Créer un panneau « Piéton Prioritaire »

→ OBJECTIF : SECURITE DES PIETONS

1. Obliger les conducteurs à approcher les passages piétons à l’allure du pas lorsqu’un piéton est susceptible de traverser (soit se situe à moins de 2 m de celui -ci).

1. Art 9. Place des conducteurs sur la voie publique. Partie 9.1.2.1°

Partie 9.1.2.1° : Sur les pistes D9 qui frôle le trottoir, les cyclomoteurs de classe A ne doivent pas être autorisés à les emprunter. On sait combien les pistes D 9 sont étroites ainsi que les trottoirs et donc on ne peut autoriser des véhicules motorisés si près des piétons.

→ Modifier le texte comme suit en supprimant « et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A » : « Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable praticable, indiquée par le signal D7 ou D9, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A sont tenus de suivre cette piste cyclable, pour autant qu'elle soit signalée dans la direction qu'ils suivent. »

Partie 9.1.2.4° : Les cyclistes sont autorisés à emprunter les trottoirs hors agglomération.

→ Il faudrait rajouter une règle de prudence et de respect vis à vis du piéton en rajoutant "il dépasse le piéton à l'allure du pas après s'être signalé en respectant une distance entre lui et le piéton de minimum 1 mètre".

2. Art 9.1.2 5° Les cyclistes âgés de moins de 10 ans peuvent emprunter en toutes circonstances les trottoirs et les accotements en saillie.

→ Il faudrait rajouter une règle de prudence et de respect vis à vis du piéton en rajoutant "il dépasse le piéton à l'allure du pas après s'être signalé en respectant une distance entre lui et le piéton de minimum 1 mètre".

3. Art 11.1 (Région flamande et Région wallonne). Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure. Toutefois, sur certaines voies publiques, une limitation de vitesse inférieure ou supérieure peut être imposée ou permise par le signal C43.

Les limitations de vitesse inférieures résultant de l'article 11.3 restent d'application.

→ Modifier en indiquant que dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 30km/h partout sauf 50km/h sur les axes structurants.

4. Art. 22quinquies. Circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs

→ Modifier la limite de vitesse maximale dans ces zones à 20km/h et pas 30 comme actuellement.

5. Art. 22sexies.2. Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

→ Préciser que dans les zones piétonnes tout usager d'un engin de déplacement doit descendre de celui-ci et pas seulement les cyclistes. Pour le moment l'allure du pas n'est pas précisée et il est indiqué « Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage. » ce qui semble un peu trop sujet à appréciation personnelle et n'englobe pas tous les usagers qui utilisent un engin de déplacement.

6. Art. 22septies. Circulation dans les rues réservées au jeu

22septies.2. Les conducteurs qui circulent dans les rues réservées au jeu doivent le faire à l'allure du pas ; ils doivent céder le passage aux piétons qui jouent, leur céder la priorité et au besoin s'arrêter. Les cyclistes, de plus de 10 ans, doivent descendre de leur bicyclette si nécessaire. Les conducteurs ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui jouent ni les gêner. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants.

→ Supprimer le "si nécessaire".

7. Autoriser le jeu dans les zones de rue scolaire et de circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs où la vitesse doit être abaissée à 20km/h

7. Art. 22octies. Circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs

→ Modifier la limite de vitesse maximale dans les zones de circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs à 20km/h et pas 30 comme actuellement.

8. Art. 22undecies. Circulation dans les rues scolaires

→ Préciser que dans la phrase « Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux vélos électriques speed pedelecs », les cycles, de plus de 10 ans, vélos électriques et speed pedelecs doivent descendre de leur vélo.

9. Art 23. Arrêt et stationnement

→ Ajouter "ou tout engin de déplacement" après le terme véhicule pour sanctuariser les trottoirs.

10. Art 23.1 Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être rangé : Hors de la chaussée sur l'accotement de plain-pied ou, en dehors des agglomérations, sur tout accotement. S'il s'agit d'un accotement que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins un mètre cinquante de largeur doit être laissée à leur disposition du côté extérieur de la voie publique. Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule doit être rangé partiellement sur l'accotement et partiellement sur la chaussée. À défaut d'accotement praticable, le véhicule doit être rangé sur la chaussée.

→ Modifier l'article comme suit : si l'accotement est destiné à la circulation des piétons alors les arrêts et stationnements sont interdits.

11. Art 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement

→ Ajouter un 4°bis « sur les trottoirs, y compris traversants ».

→ Modifier le 4° « sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues » comme suit :

- et en agglomération (zone 30km/h), sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà et au-delà de ces passages qu'il y ait une avancée de trottoir ou non afin d'assurer une bonne visibilité dans les deux sens ;
- et hors agglomération, sur la chaussée à moins de 20 mètres en deçà et 10 mètres au-delà de ces passages afin de donner le temps au conducteur de ralentir voir s'arrêter.

En effet, à 50 km/h, la distance d'arrêt est estimée à 27 mètres.

12. L'article 30.1 précise toutes les circonstances dans lesquelles un automobiliste doit remplacer ses feux de route par les feux de croisement quand il croise un autre véhicule en sens inverse pour ne pas l'éblouir mais nulle trace du piéton.

→ Ajouter un point e) « à l'approche d'un piéton marchant en sens inverse du véhicule à la distance nécessaire pour que celui-ci puisse continuer sa marche aisément et sans danger d'éblouissement. »

13. Art. 40.1. Le conducteur ne peut mettre en danger les piétons qui : (...).

→ Remplacer par " Le conducteur ne doit jamais mettre en danger les piétons. Les règles de comportement des usagers doivent se baser sur le principe STOP prônant la hiérarchisation des différents modes de transport et les favorisant dans l'ordre suivant : la marche à pied, les vélos et la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues...), les transports publics, les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) et enfin, les transports privés individuels. Les piétons sont donc les usagers les plus vulnérables tant du point de vue de conducteurs que des cyclistes et autres engins de déplacement.

14. Art. 40.3.1. *Le conducteur doit modérer sa vitesse pour longer un autocar, un autobus, un trolleybus, un minibus ou un véhicule sur rails qui sont arrêtés pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs.*

→ Modifier « modérer sa vitesse » par « ne peut pas dépasser en agglomération ».

15. Ajouter un article 40.4.3. *Devant tout passage piéton, lorsque le conducteur doit s'arrêter pour laisser passer un piéton (cf. art 40.4.1 et 40.4.2), il doit le faire en amont de la zone tampon (Définie dans le chapitre marquage par : « Positionnée à minimum 2 mètres en amont des passages piétons, cet espace est matérialisé par une « ligne d'effet », un marquage au sol représentant des traits discontinus. C'est devant cette ligne que les véhicules doivent impérativement s'arrêter pour laisser traverser les piétons. »)*

16. Art. 40.4.2. *Modifier l'allure modérée par « au pas » dans « Aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, le conducteur ne peut s'approcher d'un passage pour piétons ~~qu'à allure modérée~~ qu'au pas. Il doit céder le passage aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager. »*

19. Art. 40.6. *Supprimer « qu'à l'allure du pas » dans « En passant près d'un obstacle que les piétons doivent contourner en empruntant la chaussée, les conducteurs doivent laisser un espace libre d'au moins 1 mètre le long de cet obstacle. Si cette condition ne peut être respectée et si un piéton circule à hauteur de l'obstacle, le conducteur ne peut longer l'obstacle ~~qu'à l'allure du pas~~».*

→ De plus, imposer une distance de 2 mètres pour tout dépassement d'un piéton par un véhicule motorisé (voiture, camion, bus, vélo électrique, trottinette électrique...) et de 1 mètre pour tous les autres usagers (type vélo classique, trottinettes non électriques, skateboard, rollers...).

20. Art. 40.7. *« Le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le piéton lorsque ce dernier circule sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement. En dehors des agglomérations, la distance latérale est d'au moins un mètre et demi. Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur ne peut circuler qu'à l'allure du pas et au besoin doit s'arrêter ».*

→ Imposer une distance de 2 mètres pour tout dépassement d'un piéton par un véhicule motorisé (voiture, camion, bus, vélo électrique, trottinette électrique...) et de 1 mètre pour tous les autres usagers (type vélo classique, trottinettes non électriques, skateboard, rollers...).

21. Art. 42.2.2. *À défaut de trottoirs ou d'accotements praticables, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la voie publique.*

1° *Lorsque les piétons empruntent la piste cyclable, ils doivent céder le passage aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs.*

2° *Lorsque les piétons empruntent la chaussée, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de celle-ci, et, sauf circonstances particulières, circuler du côté gauche dans le sens de leur marche.*

Toutefois, les personnes qui conduisent à la main une bicyclette, un cycle motorisé à deux roues ou un cyclomoteur à deux roues, doivent circuler du côté droit dans le sens de leur marche.

→ Ajouter que les cyclistes et les conducteurs doivent lors du dépassement respecter la distance de 1 et 2m respectivement par rapport au piéton car les piétons sont les usagers les plus vulnérables tant du point de vue de conducteurs que des cyclistes et autres engins de déplacement.

22. Art. 42.4.1. *Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe ; ils ne peuvent s'y attarder, ni s'y arrêter sans nécessité. Quand il existe un passage pour piétons à une distance de moins de 20 mètres environ, les piétons sont tenus de l'emprunter. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité sur les trottoirs traversant tels que définis à l'article 2.40.*

→ En agglomération (où la vitesse est limitée partout à 30km/h) et hors axes structurants (qui restent à 50km/h) les piétons peuvent traverser où ils veulent quelle que soit la distance avec un passage piéton, en traversant perpendiculairement, sans entraver la circulation et avec grande prudence.

23. Art. 42.4.4. *Aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des signaux lumineux de circulation, les piétons ne ~~peuvent~~ s'engagent sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent.*

→ Modifier l'article par « Aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des signaux lumineux de circulation, les piétons ne s'engagent sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent. Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant (conformément à l'article 42.4.1) dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ».

24. Art 70. *Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement*

Les vélos, les cyclomoteurs, les trottinettes, sauf prescriptions contraires, doivent stationner sur le trottoir. Comme piéton cela est très pénalisant surtout pour les piétons PMR en chaise ou aveugles. Le gestionnaire de voirie est donc poussé à créer des zones de stationnement en voirie avec un panneau E9a et un panneau additionnel comme le M8 (silhouette du vélo).

→ Ce panneau existe pour vélos et pour speed pedelecs également mais pas pour les trottinettes ce qui empêche le gestionnaire de réaliser des dropzones pour celles-ci en dehors de la voirie. Il est donc urgent de dessiner un tel panneau à introduire dans le code.

25. *Panneaux F12a et F12b* : ajouter la limitation à 20km/h sur le panneau comme en France car les conducteurs oublient souvent cette prescription ce qui fait que les piétons utilisent peu l'entièreté de la voirie par crainte de la vitesse des véhicules.

26. *Panneaux F99a, F99b, F99c, F101a, F101b, F101c, F103, F105* : ajouter la limitation à 20km/h

27. *Supprimer les panneaux de stationnement sur les trottoirs E9e, E9f et E9g.*

28. *Ajouter un article 77.9* avec la zone tampon à 2 m devant les passages piétons. Positionné à minimum 2 mètres en amont des passages piétons, cet espace est matérialisé par une « ligne d'effet », un marquage au sol représentant des traits discontinus. C'est devant cette ligne que les véhicules doivent impérativement s'arrêter pour laisser traverser les piétons.