

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2010

5 octobre 2010

**PROPOSITION DE LOI**

**complétant l'article 12 de l'arrêté royal  
du 1<sup>er</sup> décembre 1975  
portant règlement général sur la police  
de la circulation routière  
et de l'usage de la voie publique**

(déposée par M. Thierry Giet et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2010

5 oktober 2010

**WETSVOORSTEL**

**tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk  
besluit van 1 december 1975 houdende  
algemeen reglement op de politie  
van het wegverkeer en van het gebruik  
van de openbare weg**

(ingediend door de heer Thierry Giet c.s.)

**RÉSUMÉ**

*Aux heures de pointe, la circulation automobile est quotidiennement bloquée ou ralentie. Pour faire face à cette difficulté, des usagers de plus en plus nombreux optent pour la bicyclette ou le cyclomoteur qui sont plus maniables. L'encombrement de la voie publique amène dès lors souvent ces usagers à se faufiler entre des files de voitures, situation qui cause parfois des accidents. Il se dégage de la jurisprudence qu'en pareil cas, le cycliste ou le conducteur d'un cyclomoteur à deux roues a, sauf si sa vitesse est inadaptée, en principe dans tous les cas priorité sur les automobilistes qui effectuent une manœuvre. Par la présente proposition, les auteurs entendent consacrer ce principe.*

**SAMENVATTING**

*Tijdens de spitsuren geraakt het autoverkeer dagelijks geblokkeerd of is het vertraagd. Om hieraan te ontsnappen kiezen almaar meer gebruikers voor handzamer middelen, zoals de fiets of de bromfiets. De verkeersopstoppingen brengen die gebruikers er dan vaak toe zich tussen de autofiles door te wringen, wat soms ongevallen veroorzaakt. Uit de rechtspraak blijkt dat met uitzondering van gevallen van onaangepaste snelheid de fietser of de bromfietser in dergelijke situaties in principe altijd voorrang heeft op de automobilisten die een manoeuvre uitvoeren. Met dit wetsvoorstel willen de indieners dat beginsel bekrachtigen.*

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| N-VA  | :  | Nieuw-Vlaamse Alliantie   |  |
| PS  | :  | Parti Socialiste  |  |
| MR  | :  | Mouvement Réformateur   |  |
| CD&V  | :  | Christen-Democratisch en Vlaams   |  |
| Ecolo-Groen!  | :  | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen   |  |
| Open Vld  | :  | Open Vlaamse liberalen en democraten  |  |
| sp.a  | :  | socialistische partij anders  |  |
| VB  | :  | Vlaams Belang   |  |
| cdH   | :  | centre démocrate Humaniste  |  |
| LDD   | :  | Lijst Dedecker  |  |
| PP  | :  | Parti Populaire   |  |
| <b>Abréviations dans la numérotation des publications:</b>  |  | <b>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</b>   |  |
| DOC 53 0000/000:  | Document parlementaire de la 53 <sup>ème</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif  | DOC 53 0000/000:  | Parlementair document van de 53 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer   |
| QRVA:   | Questions et Réponses écrites  | QRVA:   | Schriftelijke Vragen en Antwoorden   |
| CRIV:   | Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)   | CRIV:   | Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)  |
| CRABV:  | Compte Rendu Analytique (couverture bleue)   | CRABV:  | Beknopt Verslag (blauwe kaft)  |
| CRIV:   | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) | CRIV:   | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) |
| PLEN:   | Séance plénière  | PLEN:   | Plenum   |
| COM:  | Réunion de commission  | COM:  | Commissievergadering   |
| MOT:  | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)  | MOT:  | Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)  |
| <b>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</b>  |  | <b>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</b>  |  |
| <b>Commandes:</b><br>Place de la Nation 2<br>1008 Bruxelles<br>Tél. : 02/ 549 81 60<br>Fax : 02/549 82 74<br>www.laChambre.be<br>e-mail : publications@laChambre.be |  | <b>Bestellingen:</b><br>Natieplein 2<br>1008 Brussel<br>Tel. : 02/ 549 81 60<br>Fax : 02/549 82 74<br>www.deKamer.be<br>e-mail : publicaties@deKamer.be |  |

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 51 2183/001.

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 52 0653/001.

De nos jours, en raison de problèmes de mobilité, le nombre de nos concitoyens qui font usage de deux-roues, motorisés ou non, pour se rendre sur le lieu de leur travail ne cesse d'aller croissant.

En effet, quotidiennement, aux heures de pointe, les bulletins radio crépitent sur les ondes faisant état d'importantes difficultés de circulation sur les grands axes routiers et dans la plupart de nos villes.

Pour contrecarrer cet embarras journalier il est donc logique que nombre de personnes se tournent vers le deux-roues, très maniable, peu encombrant et passe-partout.

Or, il faut constater que l'utilisation de ce moyen de locomotion, qui facilite certes la mobilité en certains lieux et à certains moments, n'est pas nécessairement sans risque pour son utilisateur.

Celui-ci n'est pas protégé par une carrosserie et en cas d'accident, il présente de manière quasi générale des séquelles physiques d'importance plus ou moins grande.

Ensuite, la conduite qu'il doit adopter pour accroître sa mobilité consiste la plupart du temps à remonter des files de voitures ou de camions en circulant entre celles-ci.

C'est sur ce point précis qu'il est proposé de légiférer.

En effet, la législation actuelle et la jurisprudence présentent une lacune au niveau de la conduite adoptée par les deux-roues qui circulent entre les files en utilisant l'espace subsistant entre les véhicules situés sur deux bandes de circulation distinctes.

Cette problématique se fait encore plus aiguë avec l'augmentation du nombre d'utilisateurs de vélos mais surtout de motos qui effectuent les trajets domicile-lieu de travail suite au problème sans cesse amplifié des files.

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 51 2183/001.

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 52 0653/001.

Wegens mobiliteitsproblemen begeven vandaag de dag almaar meer medeburgers zich naar het werk met een tweewielig voertuig, al dan niet met motor.

Dagelijks weerklinken tijdens de spitsuren radiobeleiden waarin melding wordt gemaakt van serieuze verkeersmoeilijkheden op de grote verkeersaders en in de meeste van onze steden.

Het is dan ook logisch dat veel mensen om aan die dagelijkse hinder te ontkomen voor de tweewieler kiezen; die is immers heel handzaam, neemt weinig plaats in en geraakt overal door.

Men moet echter vaststellen dat het gebruik van dat vervoermiddel, dat op bepaalde plaatsen en op bepaalde uren de mobiliteit zeker vergemakkelijkt, voor de gebruiker niet noodzakelijk risicoloos is.

Deze wordt immers niet beschermd door een koetswerk en bij ongeval zijn er over het algemeen min of meer erge lichamelijke letsels.

Het rijgedrag dat de gebruiker moet aannemen om zijn mobiliteit te vergroten, bestaat meestal in het inhalen van in de file staande auto's en vrachtwagens, door tussen hen in te rijden.

Wat dit specifieke punt betreft, wordt voorgesteld een wetgevend initiatief te nemen.

De huidige wetgeving en de rechtspraak vertonen in dat opzicht immers een leemte inzake het rijgedrag van de tweewielers die tussen de files rijden en daarbij gebruik maken van de ruimte tussen de voertuigen op de twee afzonderlijke rijstroken.

Dat vraagstuk wordt nog scherper door de toename van het aantal fietsers, maar vooral van pendelaars die ingevolge de ongebreidelde filegroei voor de motor kiezen.

Le nombre d'accidents s'accroît lui aussi.

La jurisprudence est éparse et divergente selon chaque cas: position du cycle sur la chaussée, véhicule effectuant une manœuvre au départ de la gauche ou de la droite par rapport au deux-roues,...

Deux décisions du tribunal de police et du tribunal correctionnel de Bruxelles ont abordé le problème et tranché dans les deux cas en faveur du motocycliste qui percute un véhicule faisant une manœuvre de changement de file de la gauche vers la droite<sup>1</sup>.

Les motivations, totalement différentes, fournies par ces deux juridictions tentent de combler une lacune du Code de la route, rédigé dans l'optique trop unilatérale de la circulation automobile, en prenant en considération un contexte très particulier.

Une analyse purement théorique de la législation en vigueur permet de conclure actuellement et au regard de cette jurisprudence que si la vitesse du motocycliste n'est pas inadaptée, celui-ci a, en principe, dans tous les cas priorité sur les conducteurs situés sur la bande de droite et effectuant une manœuvre, mais également sur ceux qui se trouvent sur la bande de gauche.

En effet, deux hypothèses sont à envisager au regard des articles 10.1.1° (vitesse), 16 (dépassement), 9.4 (place sur la voie publique) et 9.5 (files) du Code de la route, cette dernière disposition autorisant la circulation en plusieurs files lorsque la densité du trafic le justifie sans spécifier le nombre de files autorisées: on doit dès lors considérer que le cycle crée une nouvelle file.

#### 1. Voiture roulant à droite du cycle

Elle doit en tout état de cause, lorsqu'elle fait une manœuvre vers la gauche, céder le passage au cycle qui:

- a. soit dépasse cette voiture sur la même bande de circulation,
- b. soit longe cette voiture sur la même bande de circulation,
- c. soit dépasse ou longe cette voiture sur la bande de gauche.

<sup>1</sup> Pol. Bruxelles, 6<sup>e</sup> ch., 6 décembre 2000, in "Droit de la circulation" 2001/109; Corr. Bruxelles, 46<sup>ème</sup> ch., 10 novembre 2000, in "Droit de la circulation" 2001/110.

Maar ook het aantal ongevallen neemt toe.

De rechtspraak is niet eenvormig en verschilt van geval tot geval: plaats van het rijwiel op de rijbaan, voertuig dat een manoeuvre uitvoert van links of van rechts ten opzichte van de tweewieler enzovoort.

Twee uitspraken van de politierechtbank en de correctionele rechtbank van Brussel hebben betrekking op dat pijnpunt. In beide gevallen was de beslissing in het voordeel van de motorrijder die in aanrijding kwam met een voertuig dat een manoeuvre verrichtte door van de linker- naar de rechterfile te veranderen<sup>1</sup>.

De totaal verschillende motiveringen van beide rechtscolleges pogen te voorzien in een leemte in het verkeersreglement – opgesteld in een perspectief dat te eenzijdig op de autogebruiker is gericht – door een heel bijzondere context in beschouwing te nemen.

Uit een louter theoretische analyse van de wetgeving kan men thans in het licht van die rechtspraak besluiten dat als de snelheid van de motorrijder niet onaangepast is, hij in principe in elk geval voorrang heeft op de bestuurders die zich op de rechterrijstrook bevinden en die een manoeuvre uitvoeren, maar ook op degenen die zich op de linkerrijstrook bevinden.

Er zijn immers twee veronderstellingen mogelijk in het licht van de artikelen 10.1.1° (snelheid), 16 (inhalen), 9.4 (plaats op de openbare weg) en 9.5 (files) van het verkeersreglement; die laatste bepaling laat verkeer in meerdere files toe als de verkeersdichtheid het rechtvaardigt, zonder evenwel het toegelaten aantal files nader te bepalen: daarom moet men ervan uitgaan dat de tweewieler een nieuwe file creëert.

#### 1. Voertuig dat rechts van de tweewieler rijdt

Als het voertuig een manoeuvre naar links uitvoert, moet het in elk geval voorrang verlenen aan de tweewieler die:

- a. dat voertuig inhaalt op dezelfde rijstrook;
- b. langs dat voertuig rijdt op dezelfde rijstrook;
- c. dat voertuig inhaalt of erlangs rijdt op de linkerrijstrook.

<sup>1</sup> Pol. Brussel, 6<sup>e</sup> kamer, 6 december 2000, in "Droit de la circulation" 2001/109; Corr. Brussel, 46<sup>e</sup> kamer, 10 november 2000, in "Droit de la circulation" 2001/110.

## 2. Voiture roulant à gauche du cycle

C'est l'hypothèse rencontrée par les deux jugements évoqués ci-dessus.

a. Le tribunal correctionnel considère qu'en ce cas le motocycliste effectue une manœuvre permanente et qu'il n'est pas prouvé qu'il aurait commis une faute en ne cédant pas le passage aux autres usagers de la route circulant régulièrement sur la chaussée. Cette motivation est surprenante dans la mesure où, selon la Cour de cassation, l'article 12.4 du Code de la route s'applique uniquement lorsqu'on est en présence d'usagers qui n'effectuent eux-mêmes aucune manœuvre (Cass. 4 octobre 1984, RW, 1984/1985, p. 2843).

b. Le tribunal de police considère quant à lui qu'aucune disposition du Code de la route n'interdit de circuler entre les files. Il estime également que ce mouvement du cycle ne peut être considéré comme un dépassement, puisque la circulation a lieu conformément aux articles 9.4 et/ou 9.5 et qu'il n'est nullement interdit de créer plus de files qu'il n'y a de bandes de circulation. Le tribunal confirme le principe de la responsabilité du véhicule qui effectue une manœuvre de changement de voie en s'en référant à la réalité qui veut que tout automobiliste doit être conscient du fait qu'un motocycliste risque de longer la file dans laquelle il se trouve.

Cependant, il n'en reste pas moins qu'un article de loi adapté offrirait davantage de sécurité juridique.

Les pays limitrophes ont déjà soit réglé la question de la circulation des cycles entre les files par une loi comme aux Pays-Bas où l'interdiction de dépasser sur la même bande a été supprimée, soit comme en France engagé la discussion en la matière.

En conséquence, il est donc proposé d'ajouter un quatrième alinéa à l'article 12.4 du Code de la route octroyant, lorsque la circulation se fait en files en raison de la densité du trafic, une priorité de passage aux deux-roues par rapport aux autres véhicules qui circulent dans le même sens et qui effectuent une manœuvre de changement de file.

Thierry GIET (PS)  
Linda MUSIN (PS)  
Anthony DUFRANE (PS)  
André FRÉDÉRIC (PS)  
Karine LALIEUX (PS)

## 2. Voertuig dat links van de tweewieler rijdt

Dit is de onderstelling die in beide hiervoor genoemde vonnissen voorkomt.

a. De correctionele rechtbank gaat ervan uit dat de motorrijder in dit geval een permanent manoeuvre uitvoert en dat het niet bewezen is dat hij een fout zou hebben begaan, mocht hij geen voorrang hebben gegeven aan de andere weggebruikers die regelmatig op de rijbaan rijden. Dit is een verrassende motivering in die zin dat volgens het Hof van Cassatie artikel 12.4 van de Wegcode alleen geldt als er weggebruikers zijn die zelf geen enkel manoeuvre uitvoeren (Cass. 4 oktober 1984, RW, 1984/1985, blz. 2843).

b. De politierechtbank van haar kant gaat ervan uit dat geen enkele bepaling in het verkeersreglement tussen de files rijden verbiedt. Zij gaat er ook van uit dat die beweging van de tweewieler niet als een inhaalmanoeuvre kan worden aangemerkt, aangezien het verkeer verloopt conform de artikelen 9.4 en /of 9.5 en dat het geenszins verboden is meer files te creëren dan er rijstroken zijn. De rechtbank bevestigt het beginsel van de verantwoordelijkheid van het voertuig dat een manoeuvre uitvoert om van rijstrook te veranderen en verwijst daarbij naar het gegeven dat elke automobilist er zich bewust moet van zijn dat een motorrijder langs de file kan rijden waarin hij zich bevindt.

Toch zou een aangepast wetsartikel meer rechtszekerheid bieden.

Onze buurlanden hebben ofwel al de kwestie van het tussenfileverkeer bij wet geregeld (zoals in Nederland, waar het verbod om op dezelfde rijstrook in te halen is afgeschaft), of hebben (zoals in Frankrijk) de bespreking terzake aangevat.

Derhalve wordt voorgesteld aan artikel 12.4 van het verkeersreglement een vierde lid toe te voegen dat bij fileverkeer ingevolge de verkeersdichtheid de tweewielers voorrang geeft ten opzichte van de andere weggebruikers die in dezelfde richting rijden en die een manoeuvre uitvoeren om van file te veranderen.

**PROPOSITION DE LOI****Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

**Art. 2**

L'article 12.4 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voirie, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 29 janvier 2007, est complété par l'alinéa suivant:

“Dans les cas prévus à l'article 9.5, le conducteur d'un véhicule attelé ou d'un véhicule à plus de deux-roues qui veut exécuter une manœuvre de changement de bande de circulation ou de file doit céder le passage à tout cycliste ou conducteur de cyclomoteur à deux-roues circulant dans la même direction.”.

**Art. 3**

Le Roi est habilité à modifier les dispositions visées par la présente loi.

23 août 2010

Thierry GIET (PS)  
Linda MUSIN (PS)  
Anthony DUFRANE (PS)  
André FRÉDÉRIC (PS)  
Karine LALIEUX (PS)

**WETSVOORSTEL****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

**Art. 2**

Artikel 12.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 29 januari 2007, wordt aangevuld als volgt:

“In de bij artikel 9.5 bepaalde gevallen moet de bestuurder van een bespannen voertuig of een voertuig met meer dan twee wielen die een manoeuvre tot verandering van rijstrook of van file wil uitvoeren, voorrang verlenen aan iedere fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets die in dezelfde richting rijdt.”.

**Art. 3**

De Koning wordt gemachtigd de in deze wet bedoelde bepalingen te wijzigen.

23 augustus 2010