

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2008-2009

---

17 MAART 2009

---

**Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer met betrekking tot de toegelaten maximumsnelheid op secundaire wegen**

(Ingediend door de heer Patrik Vankrunkelsven)

---

## TOELICHTING

---

### 1. Algemene inleiding

De laatste jaren nam het bewustzijn over de impact van snelheid op het aantal ongevallen enorm toe. Het handhavingsbeleid speelt hierin een grote rol maar ook de toegelaten snelheidsregimes. Op secundaire wegen is de algemene regel nu 90 km per uur maar de nieuwe inzichten omtrent verkeersveiligheid hebben er toe geleid dat op de meerderheid van de wegen via talrijke borden lagere snelheidsregimes werden ingevoerd. Deze maatregelen kunnen rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Momenteel is de uitzondering echter de regel geworden: op de meeste gewest- en gemeentewegen mag slechts 70 km per uur gereden worden. Dit wordt aangegeven met talloze verbods- en zoneborden. Deze situatie leidt tot grote onduidelijkheid bij de bestuurders en de ontelbare borden leiden de aandacht van de weggebruiker af. Daarom beoogt dit wetsvoorstel vooral een vereenvoudiging van de bestaande situatie die in verschillende fasen tot stand kwam maar nu door de vaak verwarrende bebording als zeer gefragmenteerd overkomt.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2008-2009

---

17 MARS 2009

---

**Proposition de loi visant à modifier l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, en ce qui concerne la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires**

(Déposée par M. Patrik Vankrunkelsven)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

### 1. Introduction générale

Ces dernières années, on a de plus en plus pris conscience de l'incidence de la vitesse sur le nombre d'accidents de la route. Deux éléments majeurs jouent un rôle à cet égard: la politique de répression et les limitations de vitesse. En règle générale, la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires est actuellement de 90 km/h. Toutefois, les nouveaux objectifs que l'on s'est assignés en matière de sécurité routière ont conduit à réduire cette vitesse maximale au moyen de nombreux signaux routiers. Ces mesures sont bien acceptées par la population. Néanmoins, l'exception est aujourd'hui devenue la règle, si bien que la vitesse maximale est limitée à 70 km/h sur la plupart des routes régionales et communales. Ces limitations ont nécessité le placement d'un grand nombre de signaux d'interdiction et de zone; leur prolifération provoque une grande confusion chez les automobilistes et détourne l'attention des usagers. La présente proposition vise dès lors avant tout à simplifier la situation actuelle qui est l'aboutissement de plusieurs phases, mais qui apparaît aujourd'hui très fragmentée en raison de la signalisation confuse.

## 2. Snelheid en ongevallen op secundaire wegen

Sinds de grote aandacht voor de snelheid op onze wegen daalde het aantal slachtoffers aanzienlijk. Dit is logisch: volgens een Britse studie uit 1994, aangehaald door het begeleidingscomité van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid (« Onaangepaste en overdreven snelheid », 17 september 2001), zal een daling van de snelheid met 1 km/u tot gevolg hebben dat het aantal dodelijke ongevallen met 3 % vermindert en het aantal ernstig gewonden en doden met 5 %. Het sterftecijfer bij passagiers van een wagen die betrokken geraakt bij een ongeval, ligt bij een snelheid van 80 km/u twintig keer hoger dan bij een snelheid van 30 km/u. De kinetische energie die bij een ongeval vrijkomt is immers recht evenredig met de snelheid.

Uit een andere aangehaalde studie blijkt dat een vermindering van de gemiddelde snelheid een grotere impact heeft op wegen in steden en gemeenten dan op verbindingswegen. Een vermindering van de gemiddelde snelheid op de verbindingswegen heeft op haar beurt een grotere impact dan een vermindering op snelwegen. Voorts toont de studie aan dat het risico op een ongeval toeneemt met de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers.

De verdeling van het aantal ongevallen en slachtoffers volgens het wegtype, geeft het volgende resultaat.

In 2001 telde België 4 557 letselongevallen op de autosnelwegen en verkeerswisselaars. Op de gewest- en provinciewegen noteerden we echter 22 209 letselongevallen en op de gemeentewegen 20 678. Kortom, van het totaal van 47 444 letselongevallen gebeurde minder dan 10 % op de autosnelwegen. Dat wil zeggen dat meer dan 90 % van de letselongevallen op secundaire wegen gebeurt.

Bij de dodelijke ongevallen zien we ongeveer dezelfde verhouding terugkeren. In 2001 vielen in België op de autosnelwegen 193 dodelijke slachtoffers, op de gewest- en provinciewegen 821 en op de gemeentewegen 472. Ook hier valt dus een grote meerderheid van de dodelijke slachtoffers (87 %) op secundaire wegen.

Ondanks de verbetering van de cijfers over de laatste jaren kunnen we in vergelijking met het buitenland nog altijd spreken van jaarlijkse slachtingen op de Belgische wegen en dit voor het overgrote gedeelte op de secundaire wegen.

## 2. Vitesse et accidents sur le réseau secondaire

Depuis que la vitesse sur nos routes fait l'objet d'une attention particulière, le nombre de victimes d'accidents a considérablement diminué. C'est une conséquence logique: suivant une étude britannique de 1994, citée par le comité d'accompagnement des états généraux de la sécurité routière (« Vitesse inappropriée et excessive », 17 septembre 2001), une diminution de la vitesse de l'ordre de 1 km/h permettrait de réduire de 3 % le nombre d'accidents mortels et de 5 % le nombre de blessés graves et de morts. Le taux de mortalité des occupants d'un véhicule impliqué dans un accident est vingt fois plus élevé si le véhicule roulait à 80 km/h que s'il roulait à 30 km/h. En effet, l'énergie cinétique dégagee lors d'un accident est directement proportionnelle à la vitesse.

Il ressort d'une autre étude citée que l'impact d'une réduction de la vitesse moyenne sur le nombre d'accidents est plus important sur les routes en zones urbaines et communales que sur les routes de liaison. Une réduction de la vitesse moyenne sur les routes de liaison a, à son tour, un plus grand impact qu'une réduction sur les routes à grande vitesse. L'étude démontre par ailleurs que le risque d'accident augmente en proportion des différences de vitesses entre usagers.

La répartition du nombre d'accidents et de victimes selon le type de route donne le résultat suivant.

Au cours de l'année 2001, on a dénombré en Belgique 4 557 accidents ayant entraîné des lésions corporelles sur les autoroutes et les échangeurs. Par contre, on a recensé 22 209 accidents avec lésions corporelles sur les routes régionales et provinciales et 20 678 sur les routes communales. Bref, sur le total de 47 444 accidents ayant entraîné des lésions corporelles, moins de 10 % se sont produits sur les autoroutes. Cela signifie que plus de 90 % des accidents ayant entraîné des lésions corporelles se produisent sur le réseau secondaire.

En ce qui concerne le nombre d'accidents mortels, nous constatons que la proportion est à peu près identique. La ventilation des accidents mortels recensés en Belgique au cours de l'année 2001 est de 193 victimes sur les autoroutes contre 821 tués sur les routes régionales et provinciales et 472 sur les routes communales. Cela signifie donc qu'une grande majorité des victimes, soit 87 % d'entre elles, ont perdu la vie sur des routes secondaires.

Bien que les chiffres se soient améliorés ces dernières années, les routes belges, et surtout les routes secondaires, continuent à faire payer chaque année un lourd tribut en vies humaines par rapport aux routes étrangères.

### 3. De noodzaak van een nieuwe aanpak: het principe van 70 km/u op de secundaire wegen

De cijfers betreffende het aantal letsel- en dodelijke ongevallen op de secundaire wegen leggen de vinger op de wonde. België is koploper wat betreft deze ongevallen op de secundaire wegen en dat is het rechtstreeks gevolg van de te hoge maximumsnelheid die van toepassing is op die secundaire wegen. Op dit ogenblik bedraagt die immers 90 km/u buiten de bebouwde kom. De laatste jaren wordt hieraan verholpen met duizenden borden die de snelheid beperken tot 70 km per uur of minder. Vele kleine wegen waarop 90 km per uur niet verantwoord is, werden nog niet van borden voorzien.

Dit wetsvoorstel wil de bestaande reglementering voor secundaire wegen vereenvoudigen. Nu is de regel 90 km/u, terwijl op de meeste gewestwegen snelheidsbeperkingen van kracht zijn, meestal 70 per uur.

Voor al de talloze gemeentewegen, waar heel wat bebouwing is, is 90 km per uur niet geschikt. In alle gemeenten worden op veruit het grootste deel van de gemeentewegen snelheidsbeperkingen naar 70 km per uur doorgevoerd. Vele gemeenten hebben al hun gemeentewegen gezoneerd naar 70 km per uur.

Voor al deze beperkingen zijn massaal veel borden nodig, dit is niet alleen een dure aangelegenheid, maar daarenboven leidt het tot onveilige toestanden: de talloze borden leiden de aandacht van de weggebruikers af.

Het voorstel is dat 70 km/u de regel wordt en 90 km/u de uitzondering op wegen die daarvoor geschikt zijn. Dat is helderder voor de weggebruiker, omdat er veel minder afwijkingen zullen bestaan van de algemene regel die er dan als volgt zal uitzien:

- autosnelwegen en wegen met minstens 2 × 2 rijstroken met middenberm: 120 km/u;
- wegen met minstens 2 × 2 rijstroken zonder middenberm: 90 km/u;
- alle andere wegen: 70 km/u;
- bebouwde kom: 50 km/u;
- « zone 30 »: 30 km/u.

Zonder aan de bestaande snelheidsregimes iets te veranderen kunnen vele borden bespaard worden en wordt het regime veel eenduidiger. Dit reglement laat ook toe dat op wegen waar nog geen aanpassingen gebeurden naar 70 km per uur, maar waar wel de vraag of de intentie bestaat, geen bebording moet geplaatst worden. Op wegen die zich wegens een geringe

### 3. La nécessité d'une nouvelle approche: le principe des 70 km/h sur le réseau secondaire

Les chiffres relatifs au nombre d'accidents ayant entraîné des lésions et d'accidents mortels sur le réseau secondaire montrent où le bât blesse. La Belgique arrive en tête du hit-parade des accidents sur les routes secondaires et ce résultat est la conséquence directe de la vitesse maximale trop élevée sur ces routes. À l'heure actuelle, la vitesse maximale autorisée est en effet de 90 km/h en dehors des agglomérations. Ces dernières années, on a remédié au problème en plaçant des milliers de signaux limitant la vitesse à 70 km/h ou moins. Néanmoins, beaucoup de petites routes qui ne sont pas adaptées à une vitesse de 90 km/h n'ont pas encore été équipées de signaux.

La présente proposition de loi vise à simplifier la réglementation en vigueur pour les routes secondaires. À l'heure actuelle, la règle est une vitesse maximale de 90 km/h, alors que la plupart des routes régionales sont soumises à des limitations inférieures, généralement 70 km/h.

Ce sont surtout les innombrables routes communales, fortement urbanisées, qui ne sont pas adaptées à une vitesse de 90 km/h. Toutes les communes ont limité la vitesse maximale à 70 km/h sur une très grande majorité de leurs routes communales. De plus, de nombreuses communes ont déjà inscrit leurs routes communales en zone 70 km/h.

Toutes ces limitations nécessitent le placement d'un très grand nombre de signaux. En plus d'être coûteuse, cette accumulation de signaux entraîne des situations dangereuses car elle détourne l'attention des usagers de la route.

Nous proposons que 70 km/h devienne la règle et 90 km/h l'exception sur les routes qui s'y prêtent. Ce sera plus clair pour l'utilisateur de la route, parce qu'il y aura beaucoup moins de dérogations à la règle générale, qui sera alors la suivante:

- autoroutes et routes comprenant au moins 2 × 2 bandes de circulation avec terre-plein central: 120 km/h;
- routes comprenant au moins 2 × 2 bandes de circulation sans terre-plein central: 90 km/h;
- toutes les autres routes: 70 km/h;
- agglomération: 50 km/h;
- « zone 30 »: 30 km/h.

Conserver les limitations de vitesse existantes permet d'économiser beaucoup de signaux et de rendre le régime nettement plus clair. Grâce à ce système, on serait aussi dispensé de l'obligation de placer des signaux sur les routes où la vitesse n'a pas encore été limitée à 70 km/h, bien qu'une demande de limitation ait déjà été faite ou que l'intention existe de

bebouwing en veilige weginfrastructuur tot een hogere snelheid lenen, kan verder 90 km per uur toegelaten worden : door middel van het bord C43 met 90 km/u te plaatsen waaraan een onderbord wordt toegevoegd dat aangeeft over welke afstand de afwijking geldt. Zo moet niet na elk kruispunt een nieuw bord geplaatst worden. Een tweede bord (C45) geeft aan waar de strook waar een hogere snelheid wordt toegelaten, eindigt.

Dit voorstel sluit aan bij een van de krachtpunten van het mobiliteitsplan Vlaanderen, waarbij het Vlaamse Gewest een aanvraag indiende om de snelheidsbeperking op secundaire wegen terug te brengen van de huidige 90 km/u tot 70 km/u.

Dit wetsvoorstel gaat echter verder, daar het een allesomvattende regeling inhoudt die niet enkel de gewestwegen omvat doch tevens de gemeente- en provinciewegen.

#### **4. Motivering van de keuze voor het principe van 70 km/u op secundaire wegen**

België wordt geconfronteerd met een historisch gegroeide ruimtelijke ordening, waarbij lintbebouwing de norm is. Tevens is België het dichtstbevolkte land ter wereld.

Momenteel kan er op sommige kleine, landelijke gemeentewegen nog 90 km/u gereden worden. De aanvragen van de burgers om borden of andere snelheidsbeperkende ingrepen zijn legio. Het hoge aantal slachtoffers valt juist op die gemeentewegen, zoals hoger werd aangegeven. Op minstens 90 % van die wegen is een snelheid van 90 km/u volstrekt onaangepast. Het betreft vaak bewoonde straten, tengevolge van de lintbebouwing, waar veel manoeuvres plaatsgrijpen aan de opritten van huizen met alle gevolgen van dien voor het aantal ongevallen. De tendens om op alle gewestwegen een maximumsnelheid van 70 km/u in te voeren wordt nu een automatisme en ook van toepassing op de gemeentewegen, wat logisch is aangezien deze meestal slechter zijn uitgerust dan gewestwegen.

De keuze voor de algemene regel van 70 km/u wordt tevens ingegeven door de volgende cijfers over de rem- en stopafstanden, die in dichtbebouwde gebieden, met veel manoeuvres en oversteekbewegingen belangrijke implicaties hebben.

procéder à une adaptation en ce sens. Il pourrait être autorisé de rouler à 90 km/h sur les routes qui se prêtent à une vitesse plus élevée parce que les constructions y sont peu nombreuses et l'infrastructure routière sûre. On placerait, pour ce faire, un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h, surmontant un panneau additionnel qui indique sur quelle distance la dérogation est applicable. Cela permet de ne pas devoir placer un signal après chaque croisement. Un second signal (C45) indique l'endroit où se termine le tronçon sur lequel une vitesse plus élevée est autorisée.

La présente proposition souscrit à une des lignes de force du plan de mobilité pour la Flandre, qui a vu la Région flamande introduire une demande visant à ramener la limitation de vitesse sur les routes secondaires des 90 km/h actuels à 70 km/h.

La présente proposition de loi va toutefois plus loin, puisqu'elle implique une réglementation globale qui comprend non seulement les routes régionales, mais aussi les routes communales et provinciales.

#### **4. Motivation du choix du principe des 70 km/h sur les routes secondaires**

La Belgique est confrontée à un aménagement du territoire qui a suivi une progression historique et où l'habitat linéaire est la norme. La Belgique est également le pays présentant la plus grande densité de population au monde.

Actuellement, on peut rouler à 90 km/heure sur certaines petites routes communales en milieu rural. Les demandes de signaux ou d'autres interventions limitant la vitesse qui émanent des citoyens sont légion. C'est précisément sur ces routes communales que l'on déplore un nombre élevé de victimes, comme nous l'avons signalé ci-dessus. Sur au moins 90 % de ces routes, une vitesse de 90 km/h est totalement inadaptée. Il s'agit souvent de rues peuplées, bordées d'un habitat linéaire, où de nombreuses manoeuvres sont effectuées dans les allées des maisons, avec toutes les conséquences que cela implique pour le nombre d'accidents. À l'heure actuelle, la tendance à instaurer une vitesse maximale de 70 km/h sur toutes les voiries régionales devient un automatisme et s'applique aussi aux voiries communales, ce qui est logique ces dernières étant en général moins bien équipées que le réseau routier régional.

Le choix de la règle générale des 70 km/h est également inspiré par les chiffres suivants relatifs aux distances de freinage et d'arrêt qui ont des implications considérables dans les zones densément peuplées où sont effectuées de nombreuses manoeuvres et traversées de voirie.

De stopafstand is de som van de afstand die je aflegt vóór je begint te remmen (je reactieafstand) plus je remafstand.

De reactieafstand is de afstand die je aflegt vóór je reageert. De afstand wordt bepaald door de tijd die je nodig hebt om te reageren. Normaal is dat één seconde. Met een snelheid van 50 km/u leg je tijdens die seconde 14 meter af.

De remafstand is de afstand die je aflegt vanaf het moment dat je begint te remmen tot het moment dat je wagen effectief tot stilstand is gebracht. Stel dat je bijvoorbeeld 50 km/u rijdt, dan bedraagt je remafstand 12,5 meter. Op een nat wegdek is je remafstand de helft langer dan op een droog wegdek. Hij bedraagt bij 50 km/u  $12,5 \times 1,5 = 18,75$  meter.

La distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue avant de commencer à freiner (la distance de réaction) et de la distance de freinage.

La distance de réaction est la distance que l'on parcourt avant de réagir. La distance est déterminée par le temps nécessaire pour réagir. Normalement, le temps de réaction est d'une seconde. À une vitesse de 50 km/h, cette seconde représente une distance de 14 mètres.

La distance de freinage est la distance parcourue entre le moment où l'on commence à freiner et le moment où la voiture s'immobilise effectivement. À supposer que l'on roule par exemple à 50 km/h, la distance de freinage est de 12,5 mètres. Sur chaussée humide, la distance de freinage augmente de moitié par rapport à la distance de freinage sur chaussée sèche. À 50 km/h, elle est de  $12,5 \times 1,5 = 18,75$  mètres.

Snelheid — Vitesse	Reactieafstand — Distance de réaction	Remafstand — Distance de freinage	Stopafstand — Distance d'arrêt
70 km/u. — 70 km/h	19 m	25 m	44 m
90 km/u. — 90 km/h	25 m	41 m	66 m
120 km/u. — 120 km/h	33 m	72 m	105 m

Het aantal doden per duizend letselongevallen neemt exponentieel toe naarmate de toegestane snelheid hoger ligt :

Snelheidslimiet	Ernst (aantal doden per 1 000 ongevallen)
70 km/u	32
90 km/u	47
120 km/u	59

Een laatste, materieel voordeel is dat er veel minder verkeersborden nodig zijn. Vandaag bestaan immers reeds zoveel uitzonderingen op de 90 km/u-regel dat de uitzondering op veel plaatsen de regel is geworden. In plaats van tienduizenden borden van 70 km/u te moeten zetten, hoeven we enkel borden van 90 km/u te plaatsen langs die wegen die er zich daadwerkelijk toe lenen.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel 2

De regel is nu dat op andere openbare wegen er een snelheidsbeperking geldt van 90 km per uur. Deze

Le nombre de décès par mille accidents ayant entraîné des lésions corporelles augmente de manière exponentielle à mesure que la vitesse autorisée s'accroît.

Limite de vitesse	Gravité (nombre de morts pour 1 000 accidents)
70 km/h	32
90 km/h	47
120 km/h	59

Un dernier avantage, matériel celui-là, est que cela nécessite beaucoup moins de signaux de circulation. En effet, il existe déjà aujourd'hui tant d'exceptions à la règle des 90 km/h qu'en de nombreux endroits, l'exception est devenue la règle. Au lieu de devoir installer des dizaines de milliers de signaux limitant la vitesse à 70 km/h, il nous suffirait de placer quelques signaux de 90 km/h le long des routes qui s'y prêtent réellement.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 2

La règle actuelle est qu'une limitation de vitesse à 90 km/h est applicable sur d'autres voies publiques.

wordt gewijzigd in 70 km per uur. Voor openbare wegen, waar de situatie zich daartoe leent, kan de maximumsnelheid op 90 km per uur gebracht worden, door dit aan te geven met het verkeersbord C43.

De maximumsnelheden van andere voertuigen, zoals autocars en andere voertuigen van meer dan 7,5 ton, wordt ook overal op maximum 70 km per uur gebracht.

### Artikel 3

Dit artikel geeft aan dat er perfect kan afgeweken worden van de algemene maximumsnelheid van 70 km per uur. Deze kan op 90 km per uur gebracht worden. Er wordt dan een verkeersbord C43 geplaatst met een onderbord dat de afstand aangeeft tot waar de maximumsnelheid van 90 km per uur geldt. Het verkeersbord C45 moet vervolgens terug aangeven dat de maximumsnelheid van 70 km per uur opnieuw van toepassing is.

Patrik VANKRUNKELSVEN.

\*  
\* \*

Cette limitation est ramenée à 70 km/h. pour les voies publiques qui s'y prêtent, la vitesse maximale peut être fixée à 90 km/h en l'annonçant au moyen d'un signal C43.

Les vitesses maximales en vigueur pour d'autres véhicules, tels que les autocars et d'autres véhicules de plus de 7,5 tonnes, est également fixée à 70 km/h partout.

### Article 3

Cet article indique que l'on peut parfaitement déroger à la vitesse maximale généralisée de 70 km/h et que celle-ci peut être fixée à 90 km/h. Dans ce cas, l'on place un signal C43 muni d'un panneau additionnel qui indique la distance sur laquelle la vitesse maximale de 90 km/h est en vigueur. Ensuite, le signal C45 doit de nouveau indiquer que la vitesse maximale de 70 km/h est de nouveau en vigueur.

\*  
\* \*

**WETSVOORSTEL**

## Artikel 1

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

## Art. 2

In artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 september 1991 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 juli 1997 en 21 december 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) in 11.2.2°, wordt de bepaling onder b) opgeheven;
- b) 11.2. wordt aangevuld met de bepaling onder 3°: «3° tot 70 km per uur: op de andere openbare wegen.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3 blijven van toepassing.

Op openbare voorrangswegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegestaan worden door het verkeersbord C43 met een aanduiding over welke afstand de afwijking geldt. De hogere snelheidsbeperking bedraagt maximaal 90 km per uur;»;

- c) in 11.3.1°, wordt het getal «75» vervangen door het getal «70» en wordt de bepaling onder a) opgeheven;

- d) in 11.3.2°, wordt de bepaling onder a) opgeheven.

## Art. 3

In artikel 68.3 van hetzelfde koninklijk besluit wordt de verklaring bij het verkeersbord C43, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003, aangevuld als volgt:

«Indien het verkeersbord C43 een hogere snelheid aangeeft dan de voor die weg geldende algemene snelheidsbeperking, geeft een onderbord de afstand aan van de wegstrook waar de hogere snelheid geldt. De aangeduide snelheid geldt tot het verkeersbord C45.»

1 september 2008.

Patrik VANKRUNKELSVEN.

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

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

## Art. 2

À l'article 11 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, remplacé par l'arrêté royal du 18 septembre 1991 et modifié par les arrêtés royaux du 16 juillet 1997 et du 21 décembre 2006, sont apportées les modifications suivantes:

- a) au point 11.2.2°, la disposition du b) est abrogée;
- b) Le point 11.2. est complété par la disposition du 3°: «3° à 70 km à l'heure: sur les autres voies publiques.

Les limitations à une vitesse inférieure résultant de l'article 11.3 restent applicables.

Sur les voies publiques prioritaires, une vitesse inférieure ou supérieure peut toutefois être imposée ou autorisée par le signal C43, avec indication de la distance sur laquelle la dérogation est applicable. La limitation de la vitesse supérieure ne peut excéder 90 km à l'heure;»;

- c) au point 11.3.1°, le chiffre «75» est remplacé par le chiffre «70» et la disposition du a) est supprimée;

- d) au point 11.3.2°, la disposition du a) est abrogée;

## Art. 3

À l'article 68.3 du même arrêté royal, le texte explicatif du signal C43, modifié par l'arrêté royal du 4 avril 2003, est complété comme suit:

«Si le signal C43 indique une vitesse plus élevée que la limitation générale de vitesse applicable à cette route, un panneau additionnel indique la distance du tronçon sur lequel la vitesse plus élevée est autorisée. La vitesse indiquée est applicable jusqu'au signal C45.»

1<sup>er</sup> septembre 2008.