

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2010-2011

6 DÉCEMBRE 2010

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique afin d'autoriser la circulation des motocyclettes dans les bandes réservées aux bus

(Déposée par M. Richard Miller)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée à la Chambre des représentants le 8 août 2007 (doc. Chambre, n^o 52-96/1).

Le nombre de véhicules à deux roues motorisés ne cesse d'augmenter sur nos routes. Au 1^{er} août 2006, le parc de motocyclettes s'élevait à 359 764 unités contre 277 838 en 2000; en d'autres mots, une augmentation de 25 % en cinq ans et même un triplement durant la période comprise entre 1980 et 2004. Les motos représentent ainsi 5,75 % du parc automobile en Belgique.

L'augmentation du nombre de deux roues motorisés montre l'importance de prendre en compte ces usagers dans la politique de sécurité routière. Nous devons également octroyer une place centrale à ces véhicules dans une politique globale d'amélioration de la mobilité.

En matière de mobilité durable, les deux roues motorisés sont un réel atout car ils constituent une alternative aux problèmes de saturation de nos routes. Les motos présentent des avantages considérables en raison de leur faible encombrement et de leur grande maniabilité. De plus en plus de personnes envisagent cette solution pour les déplacements entre le domicile

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2010-2011

6 DECEMBER 2010

Wetsvoorstel tot wijziging 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, teneinde de motorfietsen toe te staan gebruik te maken van de aan de bussen voorbehouden rijstroken

(Ingediend door de heer Richard Miller)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 8 augustus 2007 in de kamer van volksvertegenwoordigers werd ingediend (stuk Kamer, nr. 52-96/1).

Op onze wegen komen er almaar meer tweewielige motorvoertuigen bij. Op 1 augustus 2006 bestond het motorfietsenpark uit 359 764 eenheden, tegenover slechts 277 838 in 2000. Met andere woorden: een stijging met 25 % in vijf jaar en zelfs een verdrievoudiging gedurende de periode 1980-2004. Aldus maken de motorfietsen 5,75 % uit van het totale voertuigenpark in België.

Het toenemende aantal tweewielige motorvoertuigen moet ons ertoe aanzetten in het verkeersveiligheidsbeleid ook rekening te houden met die categorie van weggebruikers. Tevens moeten we die voertuigen een centrale plaats geven in het algemeen beleid ter bevordering van de mobiliteit.

Inzake duurzame mobiliteit bieden de tweewielige motorvoertuigen een grote troef, want ze reiken een oplossing aan voor de verzadiging van ons wegennet. Motorfietsen hebben aanzienlijke voordelen, aangezien ze weinig plaats innemen en zeer wendbaar zijn. Bovendien denken heel wat mensen eraan zich een motorfiets aan te schaffen voor hun woon-werkver-

et le lieu de travail. Malheureusement, les statistiques d'accidents de la route viennent ternir ce tableau. En effet, les conducteurs de motos y sont surreprésentés par rapport à leur importance numérique dans le trafic.

En 2004, le nombre de motocyclistes tués était de 137, le nombre de blessés graves de 724 et le nombre de blessés légers de 3 184. Les chiffres relatifs aux blessés légers et aux tués sont relativement stables par rapport à 2003. Par contre, nous constatons une réelle diminution du nombre de blessés graves, passant de 978 en 2003 à 724 en 2004.

Afin de développer l'utilisation des motos, il est nécessaire de réaliser des progrès au niveau de la sécurité de leurs conducteurs. L'aménagement des infrastructures routières est une première étape. Plus particulièrement, l'utilisation des couloirs de bus par les motos doit être sérieusement envisagé.

De plus en plus de villes d'Europe prennent des mesures afin de favoriser l'usage de ces véhicules et de renforcer la sécurité, engendrant ainsi des résultats positifs en termes de statistiques d'accidents de la route. Par exemple, grâce à une politique de prévention et à un aménagement des voiries prenant en compte les motos, Londres a fait chuter le nombre de blessés graves et de tués parmi les usagers de deux roues motorisés d'un tiers en quatre ans. Une diminution de 11 % des accidents mettant en cause les deux roues motorisés est également enregistrée. Outre une grande campagne d'information et de sensibilisation sur le terrain, la ville de Londres a permis, à titre expérimental, la circulation des motos dans les couloirs de bus sur trois axes importants. Dans la capitale anglaise, ces voies ne sont matérialisées que par une ligne blanche. En Belgique, des dispositifs appelés «demi-lunes» séparent trop souvent ces couloirs. Ceux-ci présentent un réel danger pour les motocyclistes.

La circulation des motos dans les couloirs de bus présente de réels avantages. D'une part, pour la sécurité des usagers de deux roues motorisés qui ne seraient plus contraints de remonter les files de voiture dans les embouteillages. D'autre part, pour la fluidité du trafic.

À l'heure actuelle, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique permet aux taxis d'emprunter les voies réservées aux bus.

L'auteur propose d'étendre cette possibilité aux motocyclettes. Celles-ci pourront utiliser les bandes réservées aux bus ainsi que les sites spéciaux franchissables. L'auteur ne souhaite pas appliquer cette mesure aux cyclomoteurs afin d'éviter un risque supplémentaire d'accidents. En effet, la vitesse maximale des cyclomoteurs n'atteignant pas la vitesse

keer. Jammer genoeg vormen de ongevallenstatistieken een smet op dat mooie plaatje. Motorfietsers zijn er nog altijd in oververtegenwoordigd, in verhouding tot hun getalssterkte in het verkeer.

In 2004 kwamen 137 motorfietsers om het leven, werden er 724 ernstig en 3 184 licht gewond. De cijfers over het aantal lichtgewonden en doden bleven relatief stabiel tegenover 2003, maar het aantal zwaar gewonden daalde substantieel: van 978 in 2003 tot 724 in 2004.

Wil men het motorfietsgebruik aanmoedigen, dan is het noodzakelijk de veiligheid van de motorfietsers te vergroten. Een speciaal aangepaste weginfrastructuur is daartoe een eerste stap. Meer in het bijzonder moet er ernstig over worden nagedacht de busstroken open te stellen voor motorfietsers.

Steeds meer steden in Europa nemen maatregelen om het gebruik van die voertuigen te bevorderen en de veiligheid te vergroten, met een positieve weerslag op de ongevallenstatistieken. Zo slaagde Londen erin het aantal ernstig gewonden en doden onder de motor- en bromfietsers in vier jaar met één derde terug te dringen, dankzij een beleid dat gericht is op preventie en op de aanleg van wegen met inachtneming van de tweewielige motorvoertuigen. Ook het aantal ongevallen waarin gebruikers van dergelijke tweewielers betrokken zijn, daalde met 11 %. Behalve een groot-scheepse informatie- en sensibiliseringscampagne liep in Londen ook een proefproject waarbij motorfietsers — althans op de hoofdassen — gebruik konden maken van de busstroken. In de Engelse hoofdstad zijn die stroken alleen maar afgebakend door een doorlopende witte lijn. In België worden ze vaak van de rest van de weg gescheiden door een lage, halvemaanvormige afscheiding. Die afscheidingen zijn werkelijk zeer gevaarlijk voor motorrijders.

De openstelling van de busstroken voor motorrijders heeft aanzienlijke voordelen. Enerzijds kunnen de motorfietsers aldus in veiliger omstandigheden rijden, want tijdens files hoeven zij niet meer tussen de auto's te slalommen. Anderzijds verloopt het autoverkeer vlotter.

Momenteel mogen taxi's de busstroken reeds gebruiken overeenkomstig het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

De indiener wil die mogelijkheid uitbreiden tot de motorfietsen. Die zouden de speciale busstroken kunnen gebruiken, evenals de bijzondere overrijdbare beddingen. De indiener wenst die maatregel niet toe te passen op de bromfietsers, teneinde een bijkomend ongevallenrisico te voorkomen. De maximumsnelheid van bromfietsen ligt immers lager dan de gemiddelde

moyenne des bus, il n'est pas recommandé de les faire circuler dans ces voies.

Une restriction est envisagée : les motocyclettes ne pourront pas dépasser lorsqu'elles circuleront dans ces endroits.

Richard MILLER.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 72.5, quatrième phrase, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sont insérés les mots « et les motocyclettes » après les mots « les taxis ».

Art. 3

L'article 72.6 du même arrêté est complété par un nouvel alinéa, rédigé comme suit :

« Lorsque les motocyclettes sont admises sur le site, le signal F18 est complété par le mot « Moto ». Dans ce cas, les conducteurs de motocyclettes doivent se conformer, le cas échéant, aux feux lumineux de circulation prévus à l'article 62^{ter}. Ils devront, en outre, suivre les directions autorisées. »

Art. 4

Un article 17.3 est inséré dans le même arrêté, rédigé comme suit :

« Art. 17.3 Le dépassement par la gauche est interdit pour le conducteur de motocyclette :

1^o lorsqu'il circule sur la bande réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire d'une chaussée pourvue du signal F17;

snelheid van de bussen, waardoor het niet aan te raden is ze op dezelfde rijstrook te laten rijden.

Wel wordt een beperking ingebouwd : de motorfietsen mogen op die rijstroken géén inhaalmanoeuvres uitvoeren.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 72.5, vierde zin, 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 worden, tussen het woord « Taxi's » en het woord « mogen », de woorden « en motorfietsen » ingevoegd.

Art. 3

Artikel 72.6 van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met een nieuw lid, luidende :

« Wanneer motorfietsen de bedding mogen volgen, moet het verkeersbord F18 worden aangevuld met het woord « Motorfiets ». In dat geval moeten de bestuurders van motorfietsen zo nodig de verkeerslichten bedoeld in artikel 62^{ter} opvolgen. Zij moeten bovendien in de toegelaten richtingen voortrijden. »

Art. 4

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 17.3 ingevoegd, luidende :

« Art. 17.3. De motorfietsers mogen niet links inhalen :

1^o wanneer zij rijden op een rijstrook die is voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer en aan voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen, op een rijbaan die is voorzien van een verkeersbord F17;

2° lorsqu'il circule sur le site spécial franchissable réservé aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun.»

Art. 5

La présente loi entre vigueur six mois après le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Le Roi est habilité à modifier les dispositions de l'arrêté précité, modifiées par la présente loi.

25 octobre 2010.

Richard MILLER.

2° wanneer zij rijden in de bijzondere overrijdbare bedding die is voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.»

Art. 5

Deze wet treedt in werking zes maanden nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

De Koning is gemachtigd de bij deze wet gewijzigde bepalingen van voormeld koninklijk besluit te wijzigen.

25 oktober 2010.