

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2006-2007

---

6 DÉCEMBRE 2006

---

## Proposition de loi relative à l'insertion alternée en cas de rétrécissement de la voie publique

(Déposée par M. Van dermeersch et consorts)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

À la suite d'un jugement prononcé par un juge anversois, un conducteur qui s'insérait sur une bande de circulation a récemment été rendu responsable du dommage qu'il a causé au cours de la manœuvre d'insertion. La présente proposition de loi vise à éviter qu'à l'avenir, d'autres conducteurs voient leur responsabilité engagée dans des circonstances similaires.

Contrairement au code de la route allemand, par exemple, la manœuvre d'insertion n'est pas explicitement prévue dans notre code de la route. En l'absence d'un représentant des forces de l'ordre, le législateur belge fait appel au bon sens, à la maîtrise de soi et à la courtoisie de l'usager de la voie publique pour, en cas de suppression d'une ou de plusieurs bandes de circulation, rendre la circulation aussi sûre et fluide que possible. L'augmentation du trafic et, en corollaire, des embarras de circulation, met toutefois à rude épreuve l'humeur de l'usager de la route qui est confronté à des goulets d'étranglement en raison d'accidents ou de travaux. Chaque jour, des usagers de la route rencontrent des situations où ils sont censés appliquer le principe de la fermeture éclair. Or, en dépit des campagnes d'information, le conducteur lambda ignore toujours de quelle manière il doit s'insérer. Et quand bien même il connaît ces « règles », il n'est pas rare que l'usager en fasse fi, en provoquant encore plus de frustration et d'embarras de circulation et même en mettant en péril la vie d'autres usagers. Il est, à notre estime, impératif de préciser et de réglementer légalement la manœuvre de l'insertion selon le principe de la fermeture éclair.

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2006-2007

---

6 DECEMBER 2006

---

## Wetsvoorstel betreffende het ritsen op de openbare weg

(Ingediend door mevrouw Van dermeersch c.s.)

---

### TOELICHTING

---

Ingevolge een uitspraak van een Antwerpse rechter werd onlangs een bestuurder die ritste in het verkeer aansprakelijk gesteld voor de schade die hij tijdens dit ritsmanoeuvre veroorzaakte. Om te vermijden dat in de toekomst bestuurders nog aansprakelijk worden gesteld in dergelijke situaties, wordt onderhavig wetsvoorstel ingediend.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Duitse wegcode, is hier te lande het ritsen als welomlijnd manoeuvre niet opgenomen in het verkeersreglement. De Belgische wetgever doet bij gebrek aan een vertegenwoordiger van de arm der wet, een beroep op het gezond verstand, de zelfbeheersing en de hoffelijkheid van de weggebruiker om het verkeer bij het wegvallen van een of meerdere rijstroken in goede banen te leiden en vlot te laten doorstromen. Het toenemende verkeer en de evenredig toenemende verkeersellende, stellen het karakter van de weggebruiker — wanneer hij geconfronteerd wordt met flessenhalzen in het verkeer als gevolg van ongevallen en werken — echter danig op de proef. Dagelijks komen weggebruikers in situaties terecht waarbij wordt verwacht dat er geritst wordt. Maar ondanks de gevoerde campagnes weet de modale weggebruiker nog steeds niet hoe hij of zij moet ritsen. En indien ze wel gekend zijn, lapt de weggebruiker de « regels » inzake ritsen wel eens aan zijn laars, met nog meer frustratie, verkeersellende en zelfs levensbedreigende situaties tot gevolg. Ons inziens dringt een wettelijke omschrijving en regeling van het ritsen zich op.

Le principe de la « fermeture éclair » est assez simple : juste avant le rétrécissement de la chaussée, les véhicules circulant sur la bande qui prend fin s'insèrent à tour de rôle entre les véhicules qui peuvent continuer tout droit sur leur bande. Si possible — ce qui est déjà exclu en cas d'accident —, la réduction du nombre de bandes est généralement annoncée par le signal orange F79 à une distance comprise entre 1 500 m et 800 m du rétrécissement, puis une seconde fois à une distance de 250 m. Dans la pratique, on observe déjà des comportements inappropriés à ce niveau : de nombreux usagers de la route commencent déjà à changer de bande, que ce soit pour s'insérer entre deux véhicules en suivant le principe de la « fermeture éclair » ou pour éviter la bande de circulation plus lente, à la vue du panneau F79, alors que tel n'est absolument pas l'objectif, bien au contraire. Outre qu'il annonce un rétrécissement, le signal F79 vise à inciter l'usager de la route à rouler prudemment et à ne plus manœuvrer dans l'attente d'une file possible et d'un changement de bande juste avant le rétrécissement, indiqué ou non par le signal F97. Comme les usagers de la route essaient de changer de bande beaucoup trop tôt, ils n'utilisent pas l'espace disponible de manière efficace et allongent inutilement la file, avec pour effet de bloquer inutilement les sorties et les carrefours. Les usagers de la route circulant sur la « bonne » bande ont l'impression d'être les dupes de la situation et de devoir laisser passer tout le monde. À l'opposé, les usagers de la route qui, à raison, continuent à longer la bande sur laquelle ils devront s'insérer jusqu'au rétrécissement, sont souvent regardés de travers par les autres usagers qui considèrent leur comportement comme asocial, et les empêchent de s'insérer au bon endroit.

C'est afin de supprimer toute ambiguïté relative au comportement des usagers de la route lorsque le principe de la « fermeture éclair » est appliqué — et, par extension, lors de chaque embouteillage —, que nous déposons la présente proposition de loi, qui définit légalement, dans 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, le principe de la « fermeture éclair » dans toutes les situations de circulation possibles. En même temps, la présente proposition règle le non-respect des règles relatives à l'insertion alternée et inscrit l'infraction à ces règles dans l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, comme une infraction du deuxième degré qui met indirectement en danger la sécurité des personnes.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 2

Cet article donne une définition légale de la manœuvre qui consiste à s'insérer selon le principe de la « fermeture éclair ».

Het principe van ritsen is vrij eenvoudig : juist voor de wegversmalling voegen de voertuigen die op de rijstrook rijden die ophoudt te bestaan, beurtelings in tussen de voertuigen die op hun rijstrook rechtdoor kunnen rijden. Indien mogelijk — wat bij ongevallen reeds uitgesloten is —, wordt de vermindering van het aantal rijstroken meestal op een afstand tussen de 1 500 m en 800 m en nogmaals op 250 m voor de versmalling aangekondigd door het oranje verkeersbord F79. In de praktijk gaat het hier reeds fout : vele weggebruikers beginnen reeds van rijstrook te veranderen, hetzij om te ritsen, hetzij om de tragere rijstrook af te snijden, bij het zien van het verkeersbord F79, terwijl dit hoegenaamd niet de bedoeling is, integendeel. Verkeersbord F79 impliceert naast de aankondiging van de versmalling een eind verderop, een aansporing aan de weggebruiker om voorzichtig te rijden en niet meer te manoeuvreren in afwachting van een mogelijke file en van het ritsen juist vóór de versmalling, waar al dan niet het verkeersbord F97 staat. Doordat weggebruikers veel te vroeg trachten te ritsen, gebruiken zij de beschikbare ruimte niet efficiënt en maken zij de file onnodig lang, met het onnodig blokkeren van afritten en kruispunten tot gevolg. De weggebruikers op de ritsrijstrook hebben het gevoel dat zij de dupe zijn en iedereen moeten voorlaten. Omgekeerd worden weggebruikers die naast de ritsrijstrook terecht wel tot juist voor de versmalling doorrijden, meestal met boze blikken als asociaal nagekeken en worden verhinderd te ritsen op de juiste plaats.

Om de ambiguïteit inzake het gedrag bij het ritsen — en bij uitbreiding bij elke file — weg te werken, dienen wij onderstaand wetsvoorstel in dat het ritsen in elke mogelijke verkeerssituatie wettelijk omschrijft in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. Tezelfdertijd regelen we met dit voorstel het niet naleven van de regels aangaande het ritsen en schrijven de overtreding op het ritsen in het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, in als een overtreding van de tweede graad die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengt.

## ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

### Artikel 2

Dit artikel geeft een wettelijke definitie aan het manoeuvre « ritsen ».

## Article 3

L'alinéa 1<sup>er</sup> de cet article interdit aux usagers de la route de s'insérer prématurément après un panneau annonçant un rétrécissement de la chaussée ou à partir de la fin d'une file. Des manœuvres non superflues telles que le fait de se diriger vers une sortie, une gare autoroutière, une bande d'arrêt d'urgence, ... ne sont évidemment pas considérées comme une insertion prématurée. Les alinéas 2 à 4 de cet article imposent par ailleurs aux usagers de la route, juste avant une réduction du nombre de bandes de circulation, de céder la priorité — en fonction du nombre de bandes de circulation libres et obstruées et de leur position respective — à un ou plusieurs usagers de la route contraints de s'insérer.

## Article 4

Cet article inscrit les infractions aux règles relatives à la manœuvre d'insertion dans l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en tant qu'infractions du deuxième degré qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes et qui sont punies d'une amende de 110 à 1375 euros et d'une éventuelle déchéance du droit de conduire de 8 jours à 5 ans. En cas de récidive dans l'année, les amendes sont doublées. Une perception immédiate de 100 euros ou une transaction de 110 euros peut être proposée.

\*  
\* \*

## Artikel 3

Het eerste lid van dit artikel verbiedt het vroegtijdig ritsen na een aankondiging van een wegversmalling of vanaf de staart van een file. Niet onnodige manoeuvres zoals het zich begeven naar een uitrit, een wegstation, de pechstrook, ... worden evident niet beschouwd als vroegtijdig ritsen. Het tweede tot en met vierde lid van dit artikel gebieden anderzijds de weggebruikers om juist voor een vermindering van het aantal rijstroken voorrang te verlenen aan — al naargelang het aantal vrije en versperde rijstroken en hun onderlinge ligging — een of meerdere weggebruikers die genoodzaakt zijn te ritsen.

## Artikel 4

Dit artikel schrijft inbreuken op de regels inzake het ritsen in het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, in als overtredingen van de tweede graad die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengt en die bestraft wordt met een boete van 110 tot 1375 euro, en een mogelijk verval van het recht tot sturen van 8 dagen tot 5 jaar. Bij herhaling van de overtreding binnen het jaar worden de boetes verdubbeld. Een onmiddellijke inning van 100 euro of minnelijke schikking van 110 euro kan worden voorgesteld.

Anke VAN DERMEERSCH.  
Nele JANSEGGERS.  
Yves BUYSSE.

\*  
\* \*

**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 2 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 est complété par un point 50, libellé comme suit :

« 2.50. Les termes « s'insérer selon le principe de la fermeture éclair » désignent le fait de s'insérer à tour de rôle et régulièrement sur une bande de circulation libre en cas de réduction du nombre de bandes de circulation. ».

**Art. 3**

L'article 12 du même arrêté royal est complété par un point 6, libellé comme suit :

« 12.6. Entre l'annonce d'une réduction du nombre de bandes de circulation et/ou la fin de la file, et le signal F 97 ou, à défaut de ce signal, juste avant la réduction du nombre de bandes de circulation, il est interdit de s'insérer selon le principe de la fermeture éclair ou de changer inutilement de bande de circulation.

Après le signal F 97 ou, à défaut de ce signal, juste avant la réduction du nombre de bandes de circulation, chaque conducteur circulant sur la bande de circulation libre adjacente doit céder le passage à un véhicule arrivant à la même hauteur sur la bande de circulation obstruée ou se terminant.

Si plusieurs bandes de circulation adjacentes sont obstruées ou se terminent, chaque conducteur doit, après le signal F 97 ou, à défaut de ce signal, juste avant la réduction du nombre de bandes de circulation, céder le passage à un véhicule se trouvant à la même hauteur sur une bande de circulation adjacente obstruée ou se terminant et se dirigeant vers la (les) bande(s) de circulation libre(s) la (les) plus proches(s).

Si la bande de circulation libre se trouve entre deux bandes de circulation obstruées ou se terminant, chaque conducteur circulant sur la bande de circulation libre doit, après le signal F 97 ou, à défaut de ce signal, juste avant la réduction du nombre de bandes

**WETSVOORSTEL****Artikel 1**

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

**Art. 2**

Artikel 2 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 wordt aangevuld met een punt 50, luidend als volgt :

« 2.50. « Ritsen », het beurtelings en geordend invoegen van voertuigen op een vrije rijstrook bij een vermindering van het aantal rijstroken. ».

**Art. 3**

Artikel 12 van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met een punt 6, luidend als volgt :

« 12.6. Tussen de aankondiging van een vermindering van het aantal rijstroken en of de staart van de file, en het verkeersbord F97 of bij gebrek aan dit verkeersbord, vlak voor de vermindering van het aantal rijstroken, is het verboden om te ritsen of onnodig van rijstrook te veranderen.

Na verkeersbord F97 of bij gebrek aan dit verkeersbord, vlak voor de vermindering van het aantal rijstroken, moet elke bestuurder die zich op de aanpalende vrije rijstrook bevindt, voorrang verlenen aan 1 voertuig dat op dezelfde hoogte van de belemmerde of eindigende rijstrook komt.

Indien tegelijkertijd meerdere aaneengrenzende rijstroken worden belemmerd of eindigen, moet elke bestuurder na verkeersbord F97 of bij gebrek aan dit verkeersbord, vlak voor de vermindering van het aantal rijstroken, voorrang verlenen aan 1 voertuig dat zich op dezelfde hoogte op een aanpalende rijstrook die wordt belemmerd of eindigt, bevindt en dat zich naar de richting van de dichtstbijzijnde vrije rijstro(o)k (en) begeeft.

Indien de vrije rijstrook zich tussen 2 rijstroken bevindt die worden belemmerd of eindigen, moet elke bestuurder die zich op de vrije rijstrook bevindt, na verkeersbord F97 of bij gebrek aan dit verkeersbord, vlak voor de vermindering van het aantal rijstroken,

de circulation, céder le passage tant à un véhicule venant de la bande de circulation de gauche qu'à un véhicule venant de la bande de circulation de droite.».

Art. 4

L'article 2 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière est complété par des points 32° et 33°, libellés comme suit :

« 32° S'insérer prématurément selon le principe de la fermeture éclair ou changer de bande de circulation après une annonce d'une réduction du nombre de bandes de circulation. (12.6, alinéa 1<sup>er</sup>);

33° Ne pas céder le passage en cas d'insertion selon le principe de la fermeture éclair. (12.6, alinéas 2 à 4)».

19 novembre 2006.

zowel voorrang geven aan 1 voertuig dat van de linkse rijstrook komt als aan 1 voertuig dat van de rechtse rijstrook komt.».

Art. 4

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wordt aangevuld met een punt 32° en een punt 33°, luidend als volgt :

« 32° Te vroeg ritsen of van rijstrook veranderen na een aankondiging van een vermindering van het aantal rijstroken. (12.6, eerste lid);

33° Geen voorrang verlenen bij het ritsen. (12.6, tweede tot vierde lid)».

19 november 2006.

Anke VAN DERMEERSCH.  
Nele JANSEGGERS.  
Yves BUYSSE.