

Le Code de la route belge profondément remanié : voici toutes les nouvelles règles de 2025

Après 50 ans d'existence, le Code de la route belge est en enfin adapté pour mieux réglementer les nouvelles formes de mobilité qui se sont déployées sur nos routes ces dernières années. Les changements sont nombreux et ils ont fait l'objet d'une très large concertation entre les Régions.

5 piliers :

Le nouveau Code de la route s'articule concrètement autour de **cinq piliers** : donner une **juste place** à chaque **usager**, **valoriser** les **mobilités actives**, renforcer la sécurité routière assurer la clarté, la cohérence et la **lisibilité** du Code et, enfin, lancer un Code moderne en phase avec son temps.



Et désormais, ne dites plus Code de la route, mais **Code de la voie publique**. Pourquoi ? Car on l'aura compris, ce n'est **plus la voiture** qui sera au centre de la route. Pour les auteurs de ce nouveau Code, elle n'est **plus la norme** de la mobilité et il n'est donc **plus question** qu'elle exerce un **monopole** sur la voie publique.

En cela, c'est un vrai changement de paradigme. Bien entendu, le Code n'est pas non plus révolutionné, mais il comporte de **nombreuses modifications** que nous répertorions par usager.

Les piétons



Les changements qui concernent les **piétons** visent surtout à laisser à ceux-ci **plus de place** pour circuler. Car il faut bien avouer que ces dernières décennies, les trottoirs ont été réduits et qu'ils sont aujourd'hui encombrés des autres moyens de mobilité. Aussi, le stationnement des deux roues (vélos, cyclos, motos) sur les **trottoirs** devra laisser minimum 1,5 m de libre pour dégager le passage. En outre, la **distance de sécurité entre un véhicule en mouvement et un piéton** devra être de 1m en agglomération et de 1,5 m en dehors de celles-ci. Les piétons pourront désormais aussi **traverser en diagonale les carrefours** pour autant qu'un signal « vert intégral piéton » existe. Enfin, les **groupes de piétons** qui circulent le soir ou la nuit peuvent désormais choisir entre des feux de signalisation ou le port d'un gilet.

Les vélos



Un **nouveau panneau** indiquera que l'**usage de la piste cyclable** n'est pas nécessairement obligatoire et que le cycliste peut **choisir aussi de circuler sur la chaussée**. Si le signal D7 est présent, son usage reste obligatoire toutefois. Rouler sur les trottoirs sera aussi autorisé jusqu'à 11 ans au lieu de 9 ans actuellement. S'il n'y a pas de piste cyclable et que la chaussée est dangereuse, les vélos pourront aussi circuler sur les trottoirs, quel que soit l'âge, mais toujours en donnant priorité absolue aux piétons. Comme pour les piétons, les cyclistes pourront aussi **traverser un carrefour en diagonale** en présence du fameux nouveau signal.

Par ailleurs, les cyclistes (et cyclos deux roues) pourront aussi **remonter les files de voitures** à l'**arrêt entre deux bandes** de circulation tandis qu'en présence du signal B22, vélos et speed pedelecs pourront **ignorer les feux rouge ou orange**, à condition de respecter la priorité. Les speed pedelecs pourront en outre rouler dans les zones piétonnes, mais à condition de rouler au pas.

Les cyclos et les motos

Les **cyclomoteurs** ne pourront plus emprunter les pistes cyclables lorsque la vitesse sur la route est limitée à 50 km/h. Quant aux **motos**, le signal C35 **d'interdiction de dépasser** s'appliquera aussi. Elles pourront toutefois aussi utiliser le **couloir dit « de secours »**, c'est-à-dire l'espace laissé par les voitures entre deux bandes de circulation en cas de ralentissement. Tout aussi important : leur **stationnement** ne pourra **plus se faire perpendiculairement** à la chaussée, mais dans le sens de celle-ci. En outre, les gestionnaires de voiries pourront **interdire le stationnement** des motos sur les **trottoirs**.

Les voitures



Pour les voitures, le **stationnement alterné** (changement de côté tous les 15 jours) **n'existera plus** tandis que le **conducteur et le passager** seront tous les deux **sanctionnables** si le passager **ne porte pas la ceinture** de sécurité. Le **conducteur** devient donc aussi **responsable** des personnes qu'il transporte. En cas d'accident, l'usage des quatre feux clignotants sera obligatoire. Si pas, l'usage du **triangle** reste la règle, installé à **100 m** sur les autoroutes et les voies rapides. Enfin, si cela semblait évident, mais n'était toutefois pas obligatoire : en cas de faible visibilité, l'usage des feux de croisement deviendra obligatoire.

En outre, il sera désormais **interdit de s'arrêter** dans plusieurs situations. C'est notamment le cas lorsque le **passage du tram** pourrait être entravé, sur les **places réservées aux personnes porteuses de handicaps**, les **bandes réservées aux bus**, les **pistes cyclables** ou sur les **ronds-points**. Voilà pour l'essentiel.

S'ajoutent encore quelques **règles de prudence**, comme l'obligation du **gilet réfléchissant** pour les automobilistes sur tous les types de routes (et plus seulement sur les autoroutes), l'**interdiction de tripler**, même pour les motos, et des **distances de sécurité** d'au moins 2 secondes pour toutes les zones de plus de 50 km/h. Le nouveau Code intégrera aussi de nouveaux signaux de danger tels que représentés ci-dessus.

À quand la mise en application ?

Tous les documents et **projets** relatifs au **nouveau Code** ont été validés par les parties prenantes et ils seront déposés au **Conseil d'État** à la fin de l'année. Le nouveau Code de la voie publique devrait donc être publié au *Moniteur belge* au printemps 2024, pour une **entrée en vigueur à l'automne 2025**. On vous en reparlera certainement d'ici là...

[David Leclercq](#)



A8 accotement non stabilisé



A16 verglas ou neige



A18 brouillard



A24 lieu spécialement fréquenté par des cavaliers



A32 files



A34 accident



A52 ornières



A53 bornes rétractables