



Mobilité

Nous le connaissons tous : des panneaux sur l'autoroute indiquant que dans quelques kilomètres une bande de circulation prendra fin. Conséquence : des centaines de mètres avant l'approche de cet endroit chacun commence déjà sagement à s'intercaler et faire la file alors que la bande qui va disparaître reste vide. Ceux qui passent à côté de la file pour ne s'intercaler que tout à la fin, nourrissent souvent la colère collective des dizaines de chauffeurs qui font la file. Ils ont du mal à s'intercaler encore et certains chauffeurs en colère bloquent même la bande qui prendra fin à une bonne distance de l'endroit de rétrécissement. Il n'y a qu'une formule magique ... la tirette !

La tirette n'est désormais plus signe de courtoisie. Depuis le premier mars 2014 faire la tirette est une obligation légale.

L'obligation de la tirette vaut:

- aux endroits où la circulation est fortement ralentie;
- où il y a aux moins deux bandes dans la même direction;
- où il n'est plus possible de continuer à rouler sur une ou plusieurs bandes, pour quelque raison que ce soit.

Comment faut-il faire la tirette ?

Le principe de la tirette est énoncé à l'article 12bis du code de la route.

- Lorsqu'il y a 2 bandes : Afin de pouvoir faire la tirette correctement, les conducteurs sur les deux bandes doivent coopérer. Les conducteurs sur la bande libre doivent laisser s'intercaler tour à tour un véhicule venant de la bande interrompue. Pour les conducteurs sur la bande

interrompue il est important qu'ils continuent à rouler jusqu'avant l'interruption ou le rétrécissement.

- Lorsqu'il y a 3 ou 4 bandes : Quand la voie rétrécit de trois ou quatre bandes à une, il faut respecter un certain ordre en faisant la tirette : d'abord le conducteur se trouvant sur la bande tout à fait de droite, après celui sur la bande la plus à gauche et finalement celui sur la bande la plus centrale.

Y a-t-il une distinction entre les types de véhicules en faisant la tirette ?

Le principe vaut pour chaque type de véhicule, et de la même façon.

Est-ce obligatoire de faire la tirette en accédant l'autoroute ?

Attention ! La situation est différente à l'accès d'une autoroute.

Les conducteurs qui se trouvent déjà sur l'autoroute ont toujours priorité.

Il appartient aux conducteurs qui s'engagent sur l'autoroute de s'intercaler. Les conducteurs qui se trouvent déjà sur l'autoroute ne sont pas obligés d'appliquer la tirette.

La signalisation (voie d'accès) a toujours priorité sur la règle générale (obligation de faire la tirette). Il s'agit ici d'une autre situation routière puisqu'aucune bande n'est interrompue.

Mais que faire en cas de :

- circulation "fortement" ralentie ?
- Quelle est la différence avec une situation de circulation " moyennement" ralentie?
- Quand une bande de circulation prend-elle exactement fin ?
- A quel moment la circulation est vraiment bloquée ?
- S'agit-il ici principalement de voies d'accès à l'autoroute ?
- Ou cette disposition vaut-elle également lorsqu'un véhicule est à l'arrêt sur la route et que celui-ci empêche les autres véhicules à avancer ?

Le changement de la loi laisse pourtant ces questions sans réponse. Ce sont par conséquent les tribunaux qui ont le dernier mot.

Le problème majeur se situe pourtant au niveau de la preuve! En théorie, le principe de la tirette joue principalement en cas d'infractions du code la route et/ou en cas d'accidents.

S'il s'agit d'une infraction sans accident, la constatation faite par un agent de police suffit. Les policiers sont formés pour mentionner dans leurs pv dans quelles circonstances l'infraction a eu lieu. En outre, leurs constatations font foi jusqu'à preuve du contraire. Elles priment sur les déclarations du contrevenant. Il ne peut pourtant pas être exclu qu'ici aussi les termes de

'circulation fortement ralentie' et 'immédiatement avant le rétrécissement' donnent lieu à des divergences de vue devant le tribunal de police.

Si par contre l'infraction entraîne un accident, dans la plupart des cas l'infraction ne sera pas constatée par un agent de police. Les parties concernées seront supposées remplir ensemble un constat d'accident européen sur lequel elles fixent les conditions dans lesquelles l'accident a eu lieu. En outre, les déclarations des parties sont équivalentes.

Or, celui qui a déjà dû remplir un constat d'accident, pourra en témoigner: en règle générale, c'est une activité pénible!

Vu l'espace extrêmement réduit du document, il n'est pas étonnant que des informations cruciales n'y soient pas notées, et encore moins qu'un témoin s'y présente.

Il est fort douteux que désormais chaque constat d'accident mentionnera s'il y a eu une "circulation fortement ralentie" et si c'était le tour du véhicule A ou B de donner priorité. Plus encore qu'aujourd'hui, un accident sera soumis au juge du tribunal de police. Seulement, si le constat d'accident n'est pas minutieusement rempli, le juge ne pourra rien faire d'autre que de rejeter la demande d'indemnisation (art. 1315 du Code civil). Hormis l'énorme charge de travail du tribunal et la hauteur des primes d'assurances, le mécontentement des automobilistes s'agrandira encore.

La législation du mécanisme de la tirette ne permettra pas de diminuer les frustrations de l'automobiliste.

Arag,

Votre partenaire de confiance jour après jour