

SYSTEME DE LA TIRETTE

ATTENTION!

VEILLEZ À CE QU'ON NE PUISSE PAS VOUS REPROCHER D'AVOIR EFFECTUÉ UNE « MANŒUVRE » !



L'article 12bis du Code de la route instaure la méthode dite de la tirette.

Que faut-il en savoir ?

En vertu de l'article 12.4 du Code de la route, le conducteur qui veut exécuter une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers. Sont notamment explicitement considérées comme manœuvres dans ce texte, les changements de bande de circulation ou de file.

En d'autres termes, le conducteur qui change de bande de circulation est en principe tenu de céder la priorité aux autres usagers. Cette disposition admet toutefois une exception : depuis le 1er mars 2014, le principe de la tirette s'applique, ce qui signifie qu'une « priorité de passage » prévaut, dans certains cas, lors du changement de bande de circulation.

Le principe de la tirette veut que lorsque la circulation est fortement ralentie, les conducteurs qui « circulent sur une bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue, peuvent s'intercaler sur la bande libre adjacente seulement juste devant le rétrécissement » (article 12bis du Code de la route).

Cette exception à la règle générale de priorité doit contribuer à réduire les problèmes d'embouteillages. Dans la pratique, toutefois, elle se heurte à un certain nombre d'écueils (de nature juridique).

L'application du système de la tirette est en effet soumise à plusieurs **conditions strictes** dont, en cas d'accident, le conducteur qui s'en prévaut doit pouvoir démontrer qu'elles étaient effectivement

réunies. En d'autres termes, en cas de sinistre, **le conducteur qui a eu recours à la priorité de passage doit également pouvoir démontrer que :**

- (1) le trafic était fortement ralenti ;**
- (2) une bande de circulation au moins était indisponible ;**
- (3) il s'était intercalé sur la bande libre adjacente juste devant le rétrécissement ; et**
- (4) la priorité était cédée tour à tour.**

Si ne fût-ce qu'une de ces conditions fait défaut, la règle de priorité générale s'applique, ce qui signifie que le changement de bande de circulation est à considérer comme une manœuvre, soumise à la règle de priorité.

En cas d'accident survenu dans le contexte de l'application du système de la tirette, **il est donc impératif de réunir suffisamment de preuves (déclarations de témoins, remarque sur la déclaration d'accident, images caméra, etc.) attestant que toutes les conditions précitées étaient réunies.**

À titre d'exemple, l'application du système de la tirette n'a pas été retenue par la jurisprudence dans les cas suivants :

- le conducteur qui invoque la disposition change de bande de circulation avant d'être arrivé à la hauteur du rétrécissement (Pol. Bruxelles, 5 décembre 2016, VAV-CRA 2017/1, 73) ;
- aucun ralentissement considérable de la circulation n'est démontré (Pol. Anvers, 25 février 2019, T. Pol. 2019/2, 64) ;
- il n'est pas démontré que le système de la tirette était en vigueur (Pol. Vilvorde, 13 septembre 2018, non publié, 18A6).

Sachez enfin que **le système de la tirette n'est pas applicable aux entrées et sorties d'autoroute**, où il n'est pas question de « bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue » sur l'autoroute même. Les conducteurs qui circulent sur la bretelle d'accès à l'autoroute doivent toujours céder le passage.

Ce qu'il faut en retenir :

- Le système de la tirette est **obligatoire** depuis le 1er mars 2014. Correctement appliqué, il permet aux conducteurs d'avoir la priorité tour à tour.

- **En cas d'accident**, le conducteur qui s'est prévalu de la priorité de passage doit **pouvoir démontrer que :**

- (1) le trafic était fortement ralenti ;
- (2) une bande de circulation au moins était indisponible ;
- (3) il s'était intercalé sur la bande libre adjacente juste devant le rétrécissement ; et
- (4) la priorité était cédée tour à tour

ce qui n'est pas toujours facile, loin s'en faut.

- Si ces quatre conditions ne peuvent être démontrées, la règle de priorité ne peut être invoquée : le conducteur effectuait en réalité une manœuvre, à l'occasion de laquelle il aurait dû céder la priorité.

A propos de l'auteur



Maître Laurens Guinée travaille au sein du cabinet VLVM Advocaten, dont le siège est situé à Anvers : <http://www.vlvm.be/>.

Il dirige le département du droit des assurances et de la responsabilité civile. Ses sujets de prédilection sont le droit de la circulation et le droit de la responsabilité civile.

La D.A.S. fait régulièrement appel à Maître Guinée pour défendre les intérêts de ses assurés lorsque ceux-ci ne font pas choix de leur conseil personnel.