

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

1. | Champ d'application de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975

1.1. | Quant aux personnes

1 L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (le Code de la route) précise que le règlement général régit la circulation sur la voie publique et l'usage de celle-ci, par les piétons, les véhicules ainsi que les animaux de trait, de charge ou de monture et les bœtiaux. Les véhicules sur rails ne tombent pas sous l'application du règlement : ils sont soumis aux dispositions de l'arrêté royal du 15 septembre 1976.

Une personne se déplaçant sur une planche à roulettes est un piéton¹.

Le terme « usager » désigne toute personne qui utilise la voie publique (art. 2.45).

Le terme « piéton » désigne une personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons, les personnes qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons et les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues (art. 2.46). L'utilisateur

1. Pol. Ypres, 16 novembre 1999, *Dr. circ.*, n° 2000/60.

d'un engin de déplacement qui ne dépasse pas l'allure du pas n'est pas assimilé à un conducteur (art. 2.15.2)².

Le fait qu'une personne soit trouvée derrière le volant d'un véhicule en stationnement n'implique pas nécessairement qu'elle en était le conducteur au sens de l'article 2.13 du Code de la route.

L'article 2.13 du Code de la route définit le « conducteur » comme « toute personne qui assure la direction d'un véhicule ou qui guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux »³.

1.2. | Quant aux lieux

2 L'article 1^{er} du Code de la route stipule que le règlement régit la circulation sur la voie publique.

La notion de « voie publique » n'est pas définie.

La Cour de cassation a considéré que constitue une voie publique une route « ouverte à la circulation publique par terre », même si son assiette est privée⁴.

Le Code de la route est applicable même lorsqu'il s'agit d'un chemin privé non accessible au public, du moment qu'il n'existe aucune indication renseignant l'utilisateur sur son caractère privé⁵.

Les voies d'un parking sont des voies publiques lorsqu'elles sont accessibles à tous les usagers⁶.

Il importe peu que la route soit peu fréquentée : un chemin privé sans issue et recouvert de gravier, qui conduit à plusieurs propriétés, est une voie publique s'il est ouvert à la circulation publique

2. Pol. Liège (div. Liège), 29 octobre 2015, *J.L.M.B.*, 2016, liv. 21, 992 : « L'utilisateur d'un engin de déplacement, motorisé ou non (art. 2.15.2, al. 1^{er}, 2, et 7bis, al. 1^{er}, du Code de la route), qui roule à une vitesse qui ne dépasse pas l'allure du pas, n'est pas assimilé à un conducteur. Il suit les règles applicables aux piétons (art. 42.2 du Code de la route).

À défaut de trottoirs ou d'accotements praticables lorsqu'il emprunte la chaussée, il doit se tenir le plus près possible du bord de celle-ci, et, sauf circonstances particulières, circuler du côté gauche dans le sens de sa marche ».

3. Pol. Vilvorde, n° 2013/7070, 24 juin 2013, *C.R.A.*, 2014, liv. 1^{er}, 51.

4. Cass., 10 mars 1958, *R.G.A.R.*, 1959, n° 6.241 ; Cass. (2^e ch.), *R.G.P.* 06.1178.F, 31 janvier 2007, *Arr. Cass.*, 2007, liv. 1^{er}, 253.

5. Cass., 8 septembre 1955, *J.T.*, 1956, p. 420.

6. Cass., 17 novembre 2020, *C.R.A.*, 2021/2, p. 85 ; Cass., 5 mars 1980, *R.G.A.R.*, 1982, n° 10.433 ; Voir également Cass., 12 janvier 2010, *J.J.P.*, 2010, liv. 2, 58 :

« Un bâtiment à usage de parking accessible à tous les usagers de la route sans exception peut être qualifié de voie publique ».

en général⁷ ; une rue piétonne ouverte à la circulation⁸ est une voie publique : à titre d'exemple, un chemin de halage fait en principe partie de la voie publique où le Code de la route est d'application⁹ ; par contre, ne constitue pas une voie publique une voie qui n'est ouverte à la circulation par terre que pour certaines catégories de personnes (rues sans issue le long d'un canal, se présentant comme un chantier et interdite à la circulation par une signalisation bien visible¹⁰ ; impasse se terminant par une bordure qu'il faut monter ou descendre pour quitter cette voie ou y entrer¹¹, aire de stationnement réservée à certaines catégories de personnes¹², l'espace de chargement et de déchargement à l'arrière d'un bâtiment industriel n'est pas une voie publique au sens de l'article 1^{er} du Code de la route, même s'il y vient des voitures particulières de membres du personnel de l'entreprise)¹³.

1.3. Distinction entre « voie publique » et « lieu public »

3 La « voie publique » doit être distinguée de la notion de lieu public tel qu'il est défini à l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968. La notion de « lieu public » est plus large puisqu'elle appréhende non seulement la voie publique mais également les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à des catégories déterminées de personnes, tels les préposés, clients, fournisseurs, visiteurs ou passagers¹⁴.

Est un lieu public au sens de l'article 28, le parking accessible à tous les usagers, sans distinction, fût-ce ou non contre paiement d'un droit de location ou de stationnement¹⁵.

Les terrains ouverts au public (les parcs et les squares publics, etc.) et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes (palais ou salles d'exposition, plaines d'aviation, cours intérieures d'un abattoir, d'une fabrique, d'un hôpital, etc.) sont des lieux publics au sens de la loi ; un parking privé accessible par une

7. Bruxelles, 18 octobre 1976, *R.G.A.R.*, 1977, n° 9.818.

8. Cass., 5 septembre 1991, *Dr. circ.*, n° 92/58.

9. Pol. Hasselt, 15 avril 1988, *R.G.A.R.*, 1990, n° 11.599.

10. Civ. Liège, 13 octobre 1987, non publié.

11. Liège, 27 novembre 1985, *Dr. circ.*, n° 86/83 et obs.

12. Bruxelles, 9 septembre 1982, *R.G.A.R.*, 1983, n° 10.690.

13. Pol. Malines, n° 13A7655, 4 octobre 2013, *C.R.A.*, 2014 liv. 2, 62.

14. Cass., 12 octobre 2005, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.203.

15. Cass., 22 janvier 1974, *Pas.*, 1974, I, p. 535 ; Civ. Louvain, 17 décembre 1999, *Dr. circ.*, n° 2000/114.

large voie d'accès aux habitants d'un immeuble ne répond pas à cette notion¹⁶.

Un terrain qui n'est pas clôturé, n'ayant aucun dispositif empêchant d'y stationner ni de panneau indiquant que le lieu est privé et que l'accès y est interdit, peut être qualifié de voie publique, même si les seules personnes ayant pris l'habitude d'y stationner leurs véhicules sont les habitants et visiteurs de deux maisons¹⁷.

La distinction entre « lieu public » et « voie publique » est essentielle : en effet, si le Code de la route vise uniquement la « voie publique », l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière s'applique, dans un certain nombre de cas, aux « lieux publics » :

- 1) s'appliquent dans tous les lieux publics les dispositions de la loi organique relative au délit de fuite, à l'imprégnation alcoolique et à l'ivresse au volant¹⁸ ;
- 2) s'appliquent uniquement sur la voie publique, d'une part, les dispositions de la loi organique relative au permis de conduire¹⁹ et la conduite en dépit d'une déchéance ou sans avoir réussi les examens prescrits²⁰ et, d'autre part, les dispositions du Code de la route.

Lorsque des accidents se produisent dans des lieux publics (qui ne sont pas la voie publique), la jurisprudence invoque en général, à titre de référence, le Code de la route applicable par analogie et dont les dispositions s'imposent comme règles de prudence²¹. Par ailleurs, le tribunal de police est compétent en cas d'accident considéré comme un accident de la circulation au sens de l'article 138, 6bis, du Code d'instruction criminelle²².

Par contre, sur un chantier, les conducteurs doivent veiller à ne pas gêner les véhicules affectés à l'exécution des travaux et la conduite s'apprécie en fonction des règles de l'art et non des règles de circulation routière²³.

16. Cass., 12 octobre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 532.

17. Corr. Liège, 17 février 2006, *C.R.A.*, 2006, p. 666.

18. Art. 33, 34 et 35 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 ; Pol. Charleroi, 1^{er} février 2006, *C.R.A.*, 2007, p. 77.

19. Art. 21 de l'arrêté royal du 16 mars 1968.

20. Art. 47 et 48 de l'arrêté royal du 16 mars 1968.

21. Corr. Verviers, 26 octobre 1984, *Bull. ass.*, 1985, p. 575 ; Anvers, 15 décembre 1986, *Dr. circ.*, n° 87/108 ; Bruxelles, 25 janvier 1991, *R.G.A.R.*, 1993, n° 12.119 ; Pol. Bruges, 18 décembre 2000, *Dr. circ.*, n° 2001/118.

22. Cass., 20 octobre 1998, *J.L.M.B.*, 1999, p. 143, Pol. Liège (div. Verviers), 17 décembre 2013, inédit., 2013/2017.

23. Liège, 6 mars 1987, *Dr. circ.*, n° 87/163.

Sur les terrains privés, le prescrit du Code de la route n'est pas, en tant que tel, d'application²⁴.

2. | Définitions

2.1. | Les parties de la voie publique

4 La plupart des routes ouvertes à la circulation sont des chaussées au sens de l'article 2.1 du Code de la route, selon lequel le terme « chaussée » désigne la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général ; la chaussée n'est qu'une partie de la voie publique : les accotements, les terre-pleins centraux, les chemins de terre, les trottoirs et les pistes cyclables, les chemins réservés à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers, les zones piétonnes et les rues réservées au jeu font partie de la voie publique. Par contre, il a été jugé qu'« il est normal que les quais, ou les murs de quai entre les bassins, dans un domaine portuaire ne soient pas clôturés ou grillagés, ou pourvus d'un bord surélevé. Les bateaux doivent pouvoir amarrer, charger et décharger. Celui qui se rend dans un domaine portuaire sait qu'il peut s'y attendre. Le quai d'un bassin ne peut pas être considéré comme une simple voie publique où les règles habituelles en matière de mobilité ont cours »²⁵.

2.1.1. | Piste cyclable

5 Ne peut être considérée comme piste cyclable que la partie de la voie publique indiquée par le signal D7, D9 ou délimitée par les marques au sol mentionnées à l'article 74 (art. 2.7°), le signal D7 devant être répété à chaque carrefour²⁶ : l'existence d'une piste cyclable ne se déduit pas d'un ensemble de circonstances ou d'apparences. Elle doit être signalée comme telle²⁷.

Le non-usage d'une nouvelle piste cyclable ne peut être considéré comme une faute lorsque cette piste cyclable n'est pas signalée conformément aux dispositions réglementaires²⁸.

En vertu de l'article 2.7, alinéa 2, du Code de la route, la piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée.

L'usager qui suit une voie considérée en fait comme une piste cyclable, même si elle n'est pas réglementairement signalée comme

24. Pol. Malines, 20 octobre 1999, *Dr. circ.*, n° 2001/29.

25. Civ. Flandre-Occidentale (div. Bruges), 5 juin 2014, *C.R.A.*, 2014/6, p. 28.

26. Cass., 17 avril 1967, *Arr. Cass.*, 1967, p. 994 ; Anvers, 15 octobre 1985, *Dr. circ.*, n° 86/37.

27. Cass., 14 janvier 1963, *Pas.*, 1963, I, p. 565.

28. Civ. Bruxelles, 30 avril 1987, inédit.

telle, bénéficie par ailleurs de la priorité par rapport à l'usager qui quitte une voie privée²⁹.

Lorsqu'une partie de la voie publique est indiquée par le signal D10, les cyclistes doivent faire usage de celle-ci (art. 9.1.2.1° du Code de la route).

Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, compris, est inférieure à un mètre, peuvent également emprunter la piste cyclable (art. 9.1.2.1° du Code de la route).

2.1.2. | Accotement en saillie

6 Il s'agit d'un espace surélevé par rapport au niveau de la chaussée, distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus ou des limites de propriétés (art. 2.42).

2.1.3. | Accotement de plain-pied

7 Ce terme désigne un espace distinct du trottoir et de la piste cyclable compris entre la chaussée et un fossé, un talus, des limites de propriétés et situé au même niveau que la chaussée (art. 2.41).

Une bordure en béton de plain-pied longeant la partie macadamisée de la route fait partie de la chaussée³⁰ ; des accotements herbeux non stabilisés ne constituent pas des accotements de plain-pied³¹.

2.1.4. | Terre-plein

8 Il s'agit de tout type d'aménagement implanté longitudinalement pour séparer les chaussées à l'exception des marquages routiers (art. 2.44)³².

29. J.P. Bruxelles, 18 septembre 1985, *Dr. circ.*, n° 85/152.

30. Liège, 27 novembre 1969, *Bull. ass.*, 1970, p. 538.

31. Mons, 7 juin 1989, *Dr. circ.*, n° 90/14.

32. Pol. Liège, 20 octobre 2003, *J.J.P.*, 2005/1, p. 27 :

« Un terre-plein constitué par une place qui n'est pas aménagé pour la circulation du piéton n'est pas un trottoir. Il n'est pas non plus un accotement car il n'est pas un espace entre la chaussée et le fossé. Dès lors à défaut de signalisation particulière interdisant l'arrêt ou le stationnement et dans la mesure où le stationnement à cet endroit ne constitue ni un danger ni une gêne pour les autres usagers, aucune infraction n'est commise par l'usager qui a placé sa voiture à cet endroit (art. 24.1 du Code de la route) ».

2.1.5. | Trottoir

9 Il s'agit de la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécialement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers (art. 2.40) ; la notion de « trottoir traversant », c'est à dire un passage pour piétons, a été introduite³³. S'il n'y a pas de passage pour piétons à 20 mètres de l'endroit où il se trouve le piéton peut traverser la chaussée.

Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas son affectation (art. 2.40).

Le trottoir dans son ensemble relève de la voie publique, même si une bande de celui-ci est établie sur un terrain privé ; l'occupant d'une habitation peut donc être condamné pour stationnement gênant même si le véhicule se trouvait sur la bande qui relève de son domaine privé³⁴.

2.1.6. | Zones

10 La « Zone résidentielle » est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante.

11 La « Zone de rencontre » est une zone où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives (art. 2.32).

12 La « zone de séjour » désigne une zone se composant d'une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour est considérée comme plus importante que la fonction de circulation (art. 2.48).

« Fonction de séjour » consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement et les activités non motorisés.

« Fonction de circulation » consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement motorisés.

13 La « zone de vacances » désigne une zone dans laquelle résident temporairement beaucoup de vacanciers et dans laquelle beaucoup de piétons et cyclistes sont présents sur la voie publique et plus particulièrement sur la chaussée (art. 2.49).

Cette zone contient une ou plusieurs voies publiques ou parties de voies publiques qui sont délimitées par le signal F4a et F4b s'il s'agit d'une zone sise dans une agglomération, ou par le signal zonal C43

33. Art. 42.4.1.

34. Pol. Bruges, 25 février 2009, *J.J.P.*, 2009, p. 117.

portant la mention 50 ou zonal C43 portant la mention 70 s'il s'agit d'une zone sise hors agglomération, ces signaux sont combinés avec le signal A51 nanti d'un panneau d'indication portant l'inscription « zone de vacances ».

14 La « zone de basses émissions » est une zone dont l'accès aux véhicules motorisés fait l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules motorisés sur l'environnement et la santé par la mauvaise qualité de l'air ; le début de la zone est signalé par le signal F117 et la fin par le signal F118 (art. 2.63). Pour la Région flamande, la politique d'admission sélective est régie par le décret du 27 novembre 2015 relatif aux zones de basses émissions (art. 8 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 février 2016).

15 La « zone piétonne » est une ou plusieurs voies publiques dont l'accès est indiqué par le signal F103 et dont la sortie est indiquée par le signal F105 (art. 2.35). L'article 22^{sexies} précise les cas dans lesquels ces zones sont accessibles à d'autres que les piétons. Cet article a été modifié en 2016 en vue d'ajouter « les trains miniatures touristiques » à cette liste d'exceptions.

16 La « zone cyclable » comporte plusieurs rues cyclables. La validité zonale peut être conférée aux signaux F111 et F113. Les conducteurs de cycles ou de vélos électriques *speed pedelecs* y sont assimilés aux cyclistes.

17 La « zone aéroportuaire » est située autour ou à proximité d'un aéroport dans laquelle les dispositions du présent règlement général ne peuvent s'appliquer ou sont modifiées pour un certain trafic ; le début de la zone est signalé par le signal F119 et la fin par le signal F120 (art. 2.69).

2.1.7. | Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers

18 Ce terme désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F99a ou F99b et dont la fin est indiquée par le signal F101a ou F101b (art. 2.34).

2.1.8. | Rue réservée au jeu

19 Il s'agit d'une voie publique qui est temporairement et à certaines heures, pourvue à ses accès de barrières sur lesquelles est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « rue réservée au jeu » (art. 2.36).

2.1.9. | Bande réservée aux bus

20 La bande réservée aux bus fait partie intégrante de la voie publique³⁵.

21 *Bande réservée aux heures de pointe*

Cette bande est délimitée par une ligne discontinue constituée de traits plus rapprochés et plus longs que ceux prévus pour le marquage des bandes de circulation visées à l'article 72.3.

2.1.10. | Abords d'école

22 Il s'agit de la zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à l'école et dont le début et la fin sont délimités par les signaux F4a et F4b (art. 2.37)³⁶.

S'il existe près d'un abord d'école, la possibilité de délimiter une zone 30 plus importante, parce qu'une ou plusieurs rues annexes sont considérées comme ayant une fonction de séjour, de telle manière que l'abord d'école peut être inclus dans cette zone, on peut immédiatement délimiter cette zone 30 étendue plutôt que d'interpréter de manière stricte la notion d'abords d'école.

2.1.11. | Rue

23 La « rue » désigne une voie publique en agglomération, bordée en tout ou en partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisées par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues (art. 2.38).

35. Pol. Anvers, 16 mars 1999, *Dr. circ.*, n° 2000/123.

36. Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, les signaux routiers F4a et F4b qui sont placés en agglomération peuvent être maintenus jusqu'au 31 mars 2021. Les signaux routiers A23 et F4a qui annoncent le début d'un abord d'école et F4b qui annonce la fin d'une zone d'abord d'école, conformément à l'article 2.37. 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, peuvent être maintenus en fonction de la disposition des lieux.

2.1.12. | Rond-point

24 Le « rond-point » désigne une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5 (art. 2.39). Dans l'anneau d'un rond-point, le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée ; il peut emprunter la bande de circulation qui convient le mieux à sa circulation (art. 9.3.1, al. 2) et est prioritaire. Les usagers qui veulent entrer dans le rond-point doivent céder le passage à ceux qui y évoluent³⁷.

2.1.13. | Circulation locale et desserte locale

25 Les termes « excepté circulation locale » ou « desserte locale » désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules de riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraison ; y sont aussi admis sans exceptions les véhicules des services réguliers de transport en commun, de services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers (art. 2.47).

2.1.14. | Îlot directionnel

26 L'« îlot directionnel » désigne un aménagement situé sur la chaussée destiné à canaliser la circulation des véhicules et constitué soit par un marquage, soit par une surélévation de la chaussée, soit par la combinaison des deux (art. 2.43).

2.1.15. | Zones de vitesse

27 L'article 65.5 du Code de la route délimite des zones de vitesse et prévoit ce qui suit :

- la possibilité pour les gestionnaires de la voirie de délimiter des zones de vitesse (zone 30, zone 70 ou autre). Lesdites zones de vitesse ont ainsi l'avantage d'éviter aux gestionnaires de voirie de placer des panneaux après chaque carrefour ;

37. Pol. Namur, div. Namur, 2 avril 2015, *For. ass.*, n° 210, 2021, p. 9 ; Pol. Liège (div. Liège), 14 janvier 2016, *J.L.M.B.*, 2016/21, p. 1004 : « Dans l'anneau d'un rond-point où il n'y a pas de marques délimitant les bandes de circulation, le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée (art. 9.3.1, al. 2, du Code de la route) ».

- les zones de vitesse sont indiquées par un panneau rectangulaire avec fond blanc sur lequel est repris le panneau C43 (interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée) ;
- le signal de zone est placé à droite à chaque accès à la zone de vitesse visée. Il peut être répété à gauche ;
- à l'intérieur de la zone de vitesse :
 - il ne peut être placé de signal C43 indiquant une vitesse supérieure à la vitesse de la zone ;
 - lorsqu'une autre zone de vitesse est délimitée, le signal de zone sera toutefois remplacé à la fin de l'autre zone de vitesse ;
 - lorsqu'une zone de rencontre, une zone résidentielle ou un abord d'école est délimité, la vitesse de la zone est de nouveau applicable à partir de la fin des zones précitées ;
 - lorsqu'une agglomération est délimitée, le signal de zone doit toutefois être remplacé à la fin de celle-ci ;
 - le gestionnaire de voirie peut apposer, aux poteaux d'éclairage et de signalisation, une vignette autocollante ou un signal de reconnaissance représentant le signal C43, rappelant la vitesse de la zone. Le ministre de la mobilité peut en fixer les dimensions.

2.2. | Types de voies publiques

2.2.1. | Chaussée

28 Le juge du fond apprécie souverainement en fait si une partie de la voie publique est aménagée pour la circulation des véhicules en général et constitue ainsi une chaussée³⁸ (art. 2.1).

Un filet d'eau formé de dalles de béton à même niveau que l'asphalte recouvrant la chaussée fait partie intégrante de celle-ci³⁹.

L'existence d'une chaussée n'est pas subordonnée à la condition qu'une large ligne blanche continue soit tracée pour en marquer le bord fictif⁴⁰.

Enfin, la définition de la chaussée reste valable pour la partie de voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général, même si elle n'est partiellement accessible qu'à certains véhicules⁴¹.

38. Cass., 18 février 1982, *Pas.*, 1982, I, p. 759 ; Cass., 16 mai 1990, *Dr. circ.*, n° 90/136.

39. Civ. Bruxelles, 25 avril 1986, inédit.

40. Cass., 18 février 1982, *Pas.*, 1982, I, p. 759.

41. Cass., 11 avril 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 812.

2.2.2. | Sentier

29 L'article 2.5 du Code de la route définit le « sentier » comme une voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons.

Le juge du fond apprécie souverainement en fait s'il s'agit d'un sentier ou d'une chaussée⁴².

Dans l'application de l'article 2.5 du Code de la route, la largeur de la voie considérée doit être appréciée aux abords du carrefour où elle débouche : ne constitue pas un sentier, un chemin de halage qui s'élargit aux abords du carrefour sur la longueur de l'écluse et comporte dans ce tronçon une largeur de 4 à 5 mètres⁴³.

2.2.3. | Chemin de terre

30 L'article 2.6 du Code de la route dispose que le « chemin de terre » désigne une voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général. Le chemin de terre conserve sa nature s'il ne présente l'aspect d'une chaussée qu'à sa jonction avec une autre voie publique.

Le juge qui relève qu'une voie publique ne durcit qu'à sa jonction avec une autre voie publique et qu'elle n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général, peut légalement déduire de ses constatations que cette voie est un chemin de terre⁴⁴.

À titre d'exemples, ont également été qualifiés de chemins de terre au sens de la loi un chemin pavé sur une longueur de 11 mètres avant sa jonction avec une rue et recouvert de cendrée rouge⁴⁵, la voie sans issue qui donne accès à quelques habitations, qui est faite de terre durcie, parsemée de graviers ou de cendres⁴⁶ ainsi qu'une voie de 2,50 m de large, parcourue d'ornières, recouverte d'herbes et à l'aspect champêtre⁴⁷.

Est par contre qualifié de route, un chemin d'une largeur supérieure à celle d'un véhicule automobile et macadamisé, même partiellement, et bordé de bois de part et d'autre⁴⁸.

42. Cass., 3 juin 1998, *Dr. circ.*, n° 99/9.

43. Bruxelles, 3 janvier 1970, *R.G.A.R.*, 1970, n° 8.417 ; Civ. Flandre occidentale, div. Bruges, 21 mars 2019, *C.R.A.*, 2020/5, pp. 53 et s.

44. Cass., 27 mars 1984, *Pas.*, 1984, I, p. 890 et obs.

45. Cass., 9 octobre 1972, *R.G.A.R.*, 1974, n° 9.180.

46. Mons, 17 décembre 1985, *R.G.A.R.*, 1988, n° 11.323.

47. Liège, 16 avril 1985, *J.L.*, 1985, p. 556.

48. Civ. Namur, 5 décembre 2008, *J.J.P.*, 2009, p. 106.

2.2.4. | Autoroute

31 Selon l'article 2.3 du Code de la route, l'« autoroute » est la voie publique dont le commencement ou l'accès est indiqué par le signal F5 et dont la fin est indiquée par le signal F7 ; les véhicules admis à la circulation sur les autoroutes ne peuvent y avoir accès ou en sortir qu'aux endroits spécialement aménagés à cet effet (art. 21.1 du Code de la route).

2.2.5. | Route pour automobiles

32 L'article 2.4 du Code de la route qualifie de « route pour automobiles la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F9 et dont la fin est indiquée par le signal F11 ».

2.2.6. | Bande d'arrêt d'urgence

33 La bande d'arrêt d'urgence est « la bande située à droite de la chaussée de l'autoroute ou de la route pour automobiles » (art. 2.62 du Code de la route).

L'article 9.7 du Code de la route dispose qu'il est interdit de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence, sauf dans les trois situations qu'il énumère :

- les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente ;
- les personnes ou les services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles, lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée ;
- les dépanneuses afin de se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée.

Il est interdit de faire marche arrière sur la bande d'arrêt d'urgence⁴⁹.

2.2.7. | Site spécial franchissable

34 Il s'agit de la partie de la voie publique, ne faisant pas partie de la chaussée, qui est réservée à la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun ainsi que des véhicules affectés au transport scolaire de personnes handicapées (art. 2.8 du Code de la route). Reconnaissables par leur balisage sur la route

49. Cass., 30 novembre 2021, *C.R.A.*, 2022/3, p. 84.

(marques en damier composées de carrés blancs), ces zones sont pourvues d'un signal d'identification portant l'inscription « Tram-Bus » (art. 77.8 du Code de la route). Les services de secours peuvent les emprunter, de même que les taxis, à condition que cela soit stipulé sur le panneau, et, si un signal les y autorise, les cyclistes, cyclomoteurs, les véhicules conçus pour le transport de plus de 8 personnes et les véhicules affectés au déplacement entre le domicile et le lieu de travail signalés comme tels par un panneau affiché sur le véhicule (art. 72.5 du Code de la route). Les autres véhicules ne peuvent franchir le site que pour le traverser ou y circuler si un obstacle obstrue le passage.

2.2.8. | Rue cyclable

35 Une « rue cyclable » est une rue qui est aménagée comme une route cyclable dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés.

La rue cyclable prend fin à hauteur du prochain carrefour et est renseignée par le signal F111. Le carrefour ne fait pas partie de la rue cyclable (art. 2.61 et art. 71.2 du Code de la route).

Le cycliste peut y utiliser toute la largeur de la voie publique si elle est à sens unique, et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur, mais ils ne peuvent dépasser les cyclistes ni dépasser la vitesse de 30 km à l'heure (art. 22^{novies} du Code de la route).

La zone cyclable a été intégrée le 1^{er} juillet 2019 dans le Code de la route. Il s'agit d'une zone qui englobe une ou plusieurs rues cyclables. Les règles applicables aux rues cyclables le sont aux zones cyclables : les cyclistes (en ce compris les *speed pedelecs*) bénéficient de la priorité. La zone cyclable à la différence de la rue cyclable qui est, à chaque fois signalée, ne l'est qu'une fois par des panneaux de début et de fin de zone, ce qui évite une multiplication des panneaux.

2.2.9. | Rue scolaire

36 Une « rue scolaire » est une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire où, temporairement et à certaines heures, l'accès de véhicules à moteur est interdit par un signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « rue scolaire », sauf si ce panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur (art. 2.68).

La rue scolaire est ouverte aux piétons, aux cyclistes (vélos classiques, vélos cargos, cycles motorisés, *speed pedelecs*) et aux véhicules prioritaires lorsque la nature de leur mission le justifie ainsi qu'aux véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie⁵⁰.

La circulation se fait au pas. Les conducteurs doivent céder le passage aux piétons et aux cyclistes. Ils leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs de véhicules à moteur ne peuvent mettre en danger ni les piétons, ni les cyclistes, ni les gêner.

2.3. Situations dans lesquelles deux ou plusieurs voies se rencontrent

2.3.1. Carrefour

37 Le carrefour, défini par l'article 2.9 du Code de la route comme le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques, s'étend à toute la surface délimitée par les lignes idéales, constituant le prolongement des façades ou clôtures des immeubles ou des propriétés bordant les voies publiques à l'endroit où celles-ci se rejoignent ou se confondent et ce, sur toute la largeur de ces voies⁵¹, trottoirs compris⁵².

Le juge du fond apprécie en fait et dès lors souverainement si la rencontre de deux ou plusieurs voies publiques constitue un seul ou plusieurs carrefours⁵³.

La définition exclut donc de la notion de carrefour le lieu où se rencontrent une voie publique et une route privée⁵⁴.

N'est pas un carrefour, le lieu de rencontre entre une voie publique et une voie en cours de construction, non encore ouverte à la circulation des véhicules⁵⁵. N'est pas non plus un carrefour, la jonction entre deux voies d'une même voie publique ou une percée⁵⁶. L'éten due du carrefour doit être appréciée avec précision en vue de l'application correcte des règles de priorité : ainsi, l'obligation de céder le passage à celui qui vient à sa droite n'est pas applicable à

50. Par conséquent, les résidents ou personnes ayant accès à un garage ne sont plus automatiquement autorisés à entrer dans une rue scolaire.

51. Cass., 9 janvier 1985, *Pas.*, 1985, I, p. 544, *Bull. ass.*, 1986, p. 171 ; Pol. Liège (div. Liège), 10 septembre 2015, *J.L.M.B.*, 2016/21, p. 981.

52. Pol. Bruxelles, 17 mars 2000, *Dr. circ.*, n° 2000/133.

53. Civ. Namur, div. Namur, 19 juin 2017, *C.R.A.*, 2019/5, pp. 47 et s. ; Cass., 14 mars 1989, *Dr. circ.*, n° 89/146.

54. Civ. Liège, 9 mars 1987, *Bull. ass.*, 1988, p. 372.

55. Cass., 30 mars 1982, *J.T.*, 1983, p. 363.

56. Cass., 9 avril 2019, *J.J.Pol.*, 2019/4, pp. 184-185.