

ARRÊTÉ ROYAL PORTANT RÈGLEMENT GÉNÉRAL SUR
LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE [ET DE
L'USAGE DE LA VOIE PUBLIQUE]

(*M.B.*, 9 DÉCEMBRE 1975, *ERRAT.*, 13, 18 ET 20 DÉCEMBRE 1975)
INTITULÉ MODIFIÉ PAR L'ART. 1^{ER} DE L'A.R. DU 4 AVRIL 2003 (*M.B.*,
8 MAI 2003 (PREMIÈRE ÉD.)), EN VIGUEUR LE 1^{ER} JANVIER 2004 (ART. 38).

1-12-1975

ARRÊTÉ ROYAL PORTANT RÈGLEMENT GÉNÉRAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE [ET DE L'USAGE DE LA VOIE PUBLIQUE]*

(M.B., 9 déc. 1975, Errat., M.B., 13, 18 et 20 déc. 1975)
(* A.R. 4 avr. 2003, art. 1^{er} (M.B., 8 mai 2003), vig. 1^{er} janv. 2004).

TITRE I^{ER}. DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Art. 1^{er}. Champ d'application

[Le présent règlement régit la circulation sur de 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 bestiaux.]

Les véhicules sur rails empruntant la voie publique ne tombent pas sous l'application du présent règlement.

Modifié par l'art. 2 de l'A.R. du 4 avril 2003 (M.B., 8 mai 2003 (première éd.)), en vigueur le 1^{er} janvier 2004 (art. 38).

Qu'est-ce qu'une voie publique?

N'est pas légalement justifiée la décision qui considère qu'une voie n'est pas publique au motif qu'elle serait située sur un terrain privé, sans rechercher si cette voie est ouverte à la circulation publique ou si seul le passage de catégories déterminées de personnes y est autorisé (Cass., 16 juin 1987, *Pas.*, 1987, I, p. 1276; *Dr. circ.*, 1987, n° 87/184; cf. dans le même sens: Cass., 10 mars 1958, *R.G.A.R.*, 1959, n° 6.241).

Une rue piétonne ouverte à la circulation constitue une voie publique (Cass., 5 juin 1991, *Pas.*, 1991, I, p. 876; *Dr. circ.*, 1992, n° 92/58).

Une voie publique au sens de l'article 1^{er} du Code de la route est une voie ouverte à la circulation. Ne fait pas échec au caractère public de cette voie, la circonstance que l'aspect extérieur de cette dernière donne ou peut donner l'impression «qu'elle ne sert uniquement qu'à une catégorie particulière de personnes ou de véhicules» (Cass., 7 janv. 1992, *Pas.*, 1992, I, p. 393; *Dr. circ.*, 1992, n° 92/93; cf. en sens contraire: Civ. Gand, 30 sept. 1985, *Dr. circ.*, 1986, n° 86/4).

Une voie publique au sens de l'article 1^{er} du Code de la route est une voie ouverte à tous les usagers de la route (Cass., 20 nov. 1992, *Dr. circ.*, 1993, n° 93/68).

Ne justifie pas légalement sa décision que ne peut être assimilée à une voie publique une voie sans issue perceptible, destinée uniquement à la desserte d'un bloc d'appartements, le juge qui n'examine pas si cette voie n'est pas ouverte à la circulation du public en général et se borne à constater que, dépourvue d'un dispositif indiquant le nom de la rue et pourvue d'un revêtement particulier, elle se présente sous l'aspect d'une voie intérieure d'une propriété riveraine (Cass., 6 janv. 1993, *Dr. circ.*, 1993, n° 93/92).

Une voie publique au sens de l'article 1^{er} du Code de la route est toute voie accessible à la circulation terrestre. Aucune voie publique n'est une voie qui n'est ouverte qu'à la circulation terrestre de certaines catégories de personnes (Cass., 16 nov. 1993, *Dr. circ.*, 1994, n° 94/33; *R.W.*, 1993-1994, col. 923).

Il ne peut se déduire de la constatation que le demandeur brûlait du bois dans un feu qui se trouvait pratiquement au bord de la route que le prévenu était un usager de la voie publique (art. 1^{er} du Code de la route) (Cass. (2^e ch.), RG P.04.1480.F, 9 mars 2005 (L. J., M., A./F. P., N., C., L'Ardenne Prévoyante), <http://www.cass.be> (16 juin 2005); *Pas.*, 2005, 556; *R.W.*, 2005-06, 623 et <http://www.rwe.be> (22 décembre 2005)).

Font partie de la voie publique les bermes centrales destinées à séparer plusieurs chaussées d'une voie ouverte à la circulation du public en général (Cass. (1^{er} ch.), RG C.04.0382.F, 9 septembre 2005, <http://www.cass.be> (3 octobre 2005)).

Une voie publique au sens de l'article 1 du Code de la route est une voie ouverte à tous les usagers de la route. Un bâtiment à usage de parking accessible à tous les usagers de la route sans exception peut être qualifié de voie publique (Cass., 12 janvier 2010, *J.J.Pol.*, 2010, liv. 2, 58, note).

La voie publique, au sens de l'article 1^{er} Code de la route, est toute voie qui est ouverte à la circulation du public, même si cette voie mène à un complexe d'appartements et à un garage souterrain (Civ. Courtrai (1^{re} ch.), 18 juin 2002, *R.W.*, 2002-2003, p. 912, note VANDEPLAS, A.).

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 maisons (Corr. Liège (9^e ch.), 17 février 2006, *CRA*, 2006, 666).

Le Code de la route ne s'applique pas sur un terrain privé en concession dans une zone portuaire et les prescriptions dérogatoires du règlement portuaire priment sur celui-ci, parmi lesquelles la règle de priorité pour les engins portuaires (Civ. Anvers, 24 octobre 2006, *NjW*, 2007, 325, note HANNES, P.).

La voirie publique et la voie publique ont en commun de se définir toutes deux comme une voie de communication affectée à la circulation et dont l'usage est général, l'identité du propriétaire de leur assiette étant indifférente.

Elles se distinguent en ce que la voirie publique, notion administrative, relève de l'autorité publique dans le domaine de laquelle elle se trouve et de son pouvoir de police, exercé avec la commune, tandis que la voie publique, notion inscrite dans le Code de la route, s'entend de toute voie même privée ouverte à la circulation du public en général mais sans obligation pour son propriétaire d'autoriser en permanence un accès.

Ne constitue pas une voirie publique une voie ouverte de longue date à la circulation de nombreuses personnes mais dont la preuve n'est pas rapportée qu'il s'agit de la généralité des habitants de la commune et qu'elle fait partie du domaine public communal.

Ne sont relevants à cet égard ni l'adresse postale ni la dénomination d'une rue par le public, qui ne font pas preuve, ni la délivrance de permis d'urbanisme ou d'exploiter aux utilisateurs de la voie publique, ces permis n'étant que de simples autorisations administratives nécessairement délivrées sous réserve des droits civils en cause.

Une voirie publique peut naître d'un droit de passage d'utilité publique acquis par prescription acquisitive trentenaire mais doit se fonder, d'une part, sur des actes de passage public profitant à la généralité des habitants et non seulement à certaines catégories d'entre eux, et d'autre part, sur des actes plus précis de possession de la commune ou de la généralité des habitants traduisant sans équivoque une prétention à ce droit (Civ. Namur (2^e bis ch.), 19 mai 2005, *Rev. dr. commun.*, 2009 (sommaire), 63, note VAN BOL, J.).

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 si l'y vient des voitures particulières de membres du personnel de l'entreprise.

Il en résulte que le Code de la route ne s'y applique pas et que la responsabilité doit être évaluée en fonction des circonstances concrètes. Ceci implique que le comportement d'un conducteur qui fréquente un tel lieu ne doit pas être jugé au moyen d'une application par analogie des règles relatives à la circulation routière, mais bien au moyen des règles qui s'appliquent aux véhicules utilisés en ces lieux et de l'obligation de précaution en vigueur (Pol. Malines, n° 13A7655, 4 octobre 2013, *CRA* 2014, liv. 2, 62).

Une voie publique est une voie ouverte à la circulation, indépendamment de la dénomination officielle, de l'apparence et du droit de propriété, où le public est généralement autorisé à se rendre ou est à tout le moins toléré. Le juge statue souverainement sur le point de savoir si, à la lumière des circonstances concrètes de l'affaire, une allée est ouverte au public en général et est donc une voie publique (Cass., 30 novembre 2021, *J.J.P.*, 2022, p. 14).

Circulation sur une voie privée

Le Code de la route n'est pas d'application sur des concessions privées non accessibles au trafic en général.

Une clause d'exonération est valable si elle a été acceptée, tacitement le cas échéant. La prise de connaissance et l'acceptation tacite de la clause d'exonération peuvent ressortir du fait qu'à l'entrée de la concession, le chauffeur du camion est passé devant un panneau bien visible et lisible qui mentionnait la clause d'exonération dans une langue qu'il comprenait. A cela s'ajoute encore que le chauffeur du camion est lui-même conducteur de camion de profession et que chacun sait que de telles clauses d'exonération sont usuelles sur les terrains des concessions dans la zone portuaire d'Anvers.

Si le chauffeur du camion ne souhaitait pas y souscrire, il était libre de stationner devant l'entrée de la concession. En outre, la clause d'exonération ne prévoit pas davantage une exonération automatique d'une faute lourde intentionnelle (Civ. Anvers, 9 février 2010, *Dr. eur. transp.*, 2010, liv. 3, 302).

Un parking où n'existe aucun contrôle, qui n'est pas clôturé et auquel tout conducteur à librement accès de façon illimitée, comme par exemple le parking d'un grand magasin ou d'un hôpital, est considéré comme une voie publique. Le règlement de la police de la circulation routière y est dès lors d'application (Pol. Anvers, 19 janv. 2000, *T.A.V.W.*, 2001, 51).

Circulation sur une aire de stationnement

Une aire de stationnement d'un grand magasin est une voie publique dès lors que le public y est admis sans aucun contrôle et que quiconque peut y avoir accès même si, initialement, elle était réservée à la clientèle (Cass., 1^{er} oct. 1973, *Pas.*, 1974, I, p. 93; cf. dans le même sens: Bruxelles, 29 juin 1989, *Dr. circ.*, 1990, n° 90/68; Bruxelles, 25 janv. 1991, *R.G.A.R.*, 1993, n° 12.119; J.P. Deurne, 16 juin 1989, *Dr. circ.*, 1990, n° 90/130; Corr. Bruxelles, 5 mars 1992, *Dr. circ.*, 1993, n° 93/30).

La voie publique est un lieu public ou privé, accessible à tous les usagers. Les voies d'un parking sont des voies publiques lorsqu'elles sont accessibles à tous les usagers (Cass., 5 mars 1980, *Pas.*, 1980, I, p. 828; *R.G.A.R.*, 1982, n° 10.433; cf. en ce sens: Gand 2 oct. 1984, *Dr. circ.*, 1985, n° 85/14; Bruxelles, 31 oct. 1985, *Dr. circ.*, 1986, n° 86/101; *R.G.A.R.*, 1987, n° 11.236).

L'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code de la route dispose que le présent règlement 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 bestiaux. Une voie publique au sens de cette disposition est toute voie accessible à la circulation par terre. N'est pas une voie publique une voie ouverte uniquement à la circulation par terre de certaines catégories de personnes. Il appartient au juge d'apprécier si une voie est accessible à la circulation par terre ou si elle est seulement ouverte à certaines catégories de personnes.

Un parking qui est accessible sans distinction à tous les usagers de la route peut être qualifié de voie publique. Il ne se déduit pas du simple fait qu'un parking est balisé et uniquement accessible contre paiement que ce n'est pas une voie publique au sens de l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code de la route pour autant qu'il soit établi que le parking est accessible à tous les usagers de la route sans distinction (Cass. (2^e ch.), R.G. P.20.0868.N, 17 novembre 2020 (B D), <http://www.cass.be> (24 novembre 2020) ; *J.J.Pol.*, 2021, liv. 1, 8, note - ; *C.R.A.*, 2021, liv. 2, 85).

Une voie d'accès à des emplacements de stationnement, dépourvue de toute signalisation particulière et accessible à tous les usagers sans restriction est une voie publique. L'usager qui venant de cette allée s'engage sur une autre voie publique peut bénéficier de la priorité de droite en l'absence de signal B3 ou B5 (Corr. Huy (7^e ch.), 10 juin 2005, *CRA*, 2005, 290).

Le Code de la route ne s'applique qu'aux usagers circulant sur la voie publique, c.-à-d. sur une voie qui est un lieu public ou privé accessible à n'importe quel usager.

Si les lieux où les faits incriminés se sont produits, en l'espèce un parking privé accessible à une certaine catégorie de personnes, ont un caractère de lieu public mais ne sont pas une voie publique au sens précité, le Code de la route ne peut trouver application et le tribunal de police est incompétent pour connaître des poursuites basées sur le code.

La loi coordonnée du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, et notamment les articles 33, 34 et 35 (délite de fuite, ivresse et intoxication alcoolique), par contre y est d'application et les poursuites sont recevables quant à ce (Pol. Charleroi, 1^{er} février 2006, *J.J.Pol.*, 2007, 12; *CRA*, 2007, 77).

Un parking qui est fermé par des barrières n'est pas accessible au public en général et est donc un parking privé où le Code de la route n'est en principe pas d'application. Il y a cependant un certain nombre de règles de base que chaque usager de la route doit appliquer en toutes circonstances : c'est le cas de la priorité de droite, une prescription d'application si ancienne et générale que la prudence exige qu'elle soit appliquée partout et donc aussi sur les routes privées (art. 1^{er} du Code de la route) (Pol. Anvers (div. Malines), 18 novembre 2016, n° 16A88, *C.R.A.*, 2017, liv. 3, 37).

Art. 2. Définitions**Pour l'application des dispositions du présent règlement:**

Il ressort de la partie liminaire de l'article 2 du Code de la route que la définition de «conducteur» de l'article 2.13 dudit code ne s'applique qu'au code de la route lui-même et non à la loi relative à la police de la circulation routière. Dans ce cas, à défaut de définition légale, il y a lieu de comprendre la notion de conducteur au sens usuel du terme (Cass. (2^e ch.) RG P.15.0409.N, 20 septembre 2016 (S.C. / L.M.F., Belfius Insurance nv), <http://www.cass.be> (12 octobre 2016).

Art. 2.1. Le terme "chaussée" désigne la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général.*Chaussée: notion*

Le juge du fond apprécie souverainement si une partie de la voie publique est aménagée ou non pour la circulation des véhicules en général et constitue une chaussée (Cass., 19 févr. 1962, *Pas.*, 1962, I, p. 698; Cass., 23 nov. 1964, *Pas.*, 1965, I, p. 287; Cass., 10 janv. 1966, *Pas.*, 1966, I, p. 601; Cass., 20 déc. 1965, *Pas.*, 1966, I,

p. 534; Cass., 6 déc. 1976, *Pas.*, 1977, I, p. 386; Cass., 26 sept. 1979, *Pas.*, 1980, I, p. 122; Cass., 18 févr. 1982, *Pas.*, 1982, I, p. 759; Cass., 16 mai 1990, *Dr. circ.*, 1990, n° 90/136).

La chaussée est la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général, même si elle n'est pas de plain-pied avec les autres parties de la dite voie et n'est accessible qu'à certains véhicules (Cass., 18 févr. 1957, *Pas.*, 1957, I, p. 721; cf. dans le même sens: Cass., 11 avril 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 812; *Dr. circ.*, 1989, n° 89/145).

Il ressort de la combinaison des articles 2.1 et 75.2 du Code de la route que l'espace de la voie publique située au-delà de la large ligne continue de couleur blanche ne s'intègre ni à la chaussée ni à la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules, de sorte que la circulation n'y est pas autorisée, même sur les autoroutes (Cass. (2^e ch.), RG P.10.1474.N, 13 septembre 2011 (L.E.V.B.), <http://www.cass.be> (19 septembre 2011), concl. DE SWAEF, M.).

Chaussées multiples

Le juge du fond apprécie souverainement si plusieurs chaussées forment une seule et même voie publique (Cass., 5 févr. 1991, *Dr. circ.*, 1991, n° 91/108).

Accotements de plain-pied

Le Code de la route ne définissant pas les expressions «accotements» et «accotements de plain-pied», il y a lieu d'attribuer au mot «accotement» son sens usuel, à savoir l'espace compris entre la chaussée et le fossé (Cass., 9 juin 1952, *Pas.*, 1952, I, p. 644).

Fait partie de la chaussée, l'assiette spéciale, en saillie ou non, qui n'est accessible qu'à certains véhicules, tels les autobus (Cass., 2 déc. 1968, *Pas.*, 1969, I, p. 322).

Pistes cyclables

Une piste cyclable fait partie intégrante de la chaussée, sauf dispositions particulières des lieux (Cass., 11 avril 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 812; *Dr. circ.*, 1989, n° 89/145).

Viaducs

La voie publique constituée par les boulevards Baudouin et d'Anvers, le viaduc, la trémie du tunnel et le boulevard du Jardin Botanique à Bruxelles, est une voie publique à chaussées multiples (Cass., 13 avril 1964, *R.G.A.R.*, 1964, n° 7.434).

Tunnels

La chaussée latérale longeant un tunnel et la chaussée centrale empruntant le tunnel constituent des bandes de circulation d'une même chaussée (Comm.Bruxelles, 30 nov. 1967, *R.G.A.R.*, 1968, n° 7.976). Le passage d'une bande à l'autre est donc une manœuvre.

Trottoir

Si le législateur n'a pas pris la peine de définir le terme «trottoir» dans les listes des définitions de l'art. 2 Code de la route, c'est qu'il estimait qu'il fallait simplement s'en référer à la définition générale et parfaitement compréhensible en son sens usuel.

Le dictionnaire «Petit Larousse» indique: «Espace plus élevé que la chaussée, généralement bitumé ou dallé et ménagé sur les côtés d'une rue, pour la circulation des piétons». Cette définition utilise parfaitement le mot «ménagé», ce qui signifie «réservé».

Utiliser le trottoir pour y placer un véhicule et ainsi empêcher la progression normale des piétons, notamment des personnes âgées, des enfants, des mamans avec voiture d'enfant, ..., témoigne d'une insouciance ou d'une nonchalance grave qu'il y a lieu de sanctionner par une peine sévère équivalente à une peine correspondante à celle d'une infraction grave (Pol. Nivelles, 25 avril 1996, *Dr. circ.*, 1997, n° 97/34).

Un quai dans une gare ferroviaire ne fait pas partie de la voie publique au sens du Code de la route (Civ. Flandre occidentale (div. Bruges) (11^e ch.), 17 décembre 2015, *R.W.*, 2016-17, liv. 36, 1428 et www.rw.be/ (8 mai 2017)).

Art. 2.2. Le terme “bande de circulation” désigne toute partie d'une chaussée divisée, dans le sens longitudinal par:

a) une ou plusieurs lignes de couleur blanche soit continues, soit discontinues. Ces lignes peuvent être rendues plus apparentes par des dispositifs [rétro réfléchissants];

- b) [des marques provisoires qui consistent:
— soit en des lignes continues ou discontinues de couleur orange;
— soit en des lignes continues ou discontinues constituées par des clous de couleur orange.]**

La bande de circulation délimitée par de larges traits discontinus visée à l'article 72.5 du Code de la route, et dans laquelle le mot «BUS» est inscrit est une bande de circulation au sens de l'article 2.2 de ce même code et fait, dès lors, partie de la chaussée; une telle bande de circulation est réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun, aux véhicules affectés au ramassage scolaire, aux taxis et aux véhicules prioritaires lorsque l'urgence de leur mission le justifie; les autres véhicules ne peuvent y circuler que pour changer de direction (Cass. (1^{re} Ch.), RG C.03.0082.N, 19 mars 2004, *CRA*, 2004, 545).

Art. 2.3. Le terme "autoroute" désigne 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.

Art. 2.4. Le terme "route pour automobiles" désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F9 et dont la fin est indiquée par le signal F11.

Art. 2.5. Le terme "sentier" désigne 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.

On entend habituellement par sentier un chemin étroit qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons, ce qui est notamment le cas pour les bicyclettes et les brouettes (Cass., 27 juin 1960, *J.T.*, 1961, p. 44).

Le juge apprécie souverainement si la voie publique de laquelle le prévenu débouchait constitue un sentier (art. 2, § 5 Code de la route) (Cass., RG P.97.1007.N, 9 juin 1998, *Arr. Cass.*, 1998, 660; *Bull.*, 1998, 700; *Dr. circ.*, 1999, 57).

Un chemin de halage d'environ 1,80 m de large, dont chaque accès est pourvu des signaux C5 (accès interdit aux voitures et aux motos) et A51 (danger) complétés par un panneau additionnel portant la mention « chemin de halage », est un « sentier » au sens de l'article 2.5 du Code de la route, et non une « piste cyclable » au sens de l'article 2.7 du Code de la route, même lorsque de nombreux cyclistes y circulent ou encore si ce chemin de halage est occasionnellement emprunté par des véhicules de service pour l'entretien des rives du canal (Civ. Flandre-Occidentale (div. Bruges) (2^e ch.) n° 18/388/A, 21 mars 2019, *CRA* 2019, liv. 5, 53).

Conformément à l'article 2.5. du Code de la route, un sentier est une voie publique étroite qui permet uniquement la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons.

Une place n'est pas aménagée pour le passage de voitures par le placement de piquets. Les piquets empêchent la circulation, sauf pour les piétons et véhicules, comme les vélos, qui n'ont pas besoin d'un espace plus large que celui nécessaire aux piétons. Une telle «place» possède les caractéristiques juridiques d'un «sentier». L'appellation «Place Manitoba» n'implique pas qu'il s'agisse d'une place au sens de l'article 2.9 du Code de la route. Le conducteur venant de droite qui est heurté au sortir d'un sentier ne peut se prévaloir de la priorité de droite (Pol. Bruges (9^e ch.), 24 juin 2009, *T.G.R. – T.W.V.R.*, 2010, liv. 4, 285, note).

Art. 2.6. Le terme "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.

Avant de pouvoir décider qu'une voie est un chemin de terre au sens de l'article 2.6 du Code de la route, le juge du fond doit vérifier si cette voie est une voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général. Cette dernière caractéristique a trait à la nature même de la voie et n'a rien à voir avec la manière dont elle se rapporte aux autres voies des environs (Cass., 16 févr. 1982, *Pas.*, 1982, I, p. 744; *J.T.*, 1984, p. 251).

Justifie légalement sa décision le juge du fond qui, ayant relevé qu'une voie publique n'est durcie qu'à sa jonction avec une autre voie publique et qu'elle n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général, déduit de ses constatations souveraines en fait que cette voie est un chemin de terre (Cass., 27 mars 1984, *Pas.*, 1984, I, p. 890).

Justifie légalement sa décision le juge qui, ayant relevé qu'un chemin de 3 m 50 de large, qui est recouvert de terre et durci au moyen de pierrailles et de cailloux, sauf à la jonction avec une voie publique aménagée pour la circulation où il devient plus large et est partiellement recouvert de tarmac, est situé dans un cadre rural entre les façades latérales de deux habitations, ne donne accès qu'aux dépendances desdites habitations et continue en plein champ où un terrain de football aurait été aménagé, déduit de ces constatations que ce chemin ne constitue pas une voie aménagée pour la circulation des véhicules en général et est, dès lors, un chemin de terre (Cass., 12 janv. 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 567).

Constituent notamment des chemins de terre:

- le chemin sis dans un cadre rural, large de 2 m 80, dont la couche sous-jacente et la surface sont de terre, même si la terre est durcie et recouverte de cendres (Cass., 16 févr. 1982, *Pas.*, 1982, I, p. 744; *J.T.*, 1984, p. 251; *R.W.*, 1982-1983, col. 1471).
- une route constituant une voie de raccordement entre deux rues dont le revêtement consistant en terre a été légèrement durci au moyen de graviers (Cass., 27 mai 1980, *Pas.*, I, p. 1178).
- la voie sans issue qui donne accès à quelques habitations et a été aménagée pour la circulation des riverains, mais non pour la circulation des véhicules en général (Mons, 17 déc. 1985, *Dr. circ.*, 1986, n° 86/77).

Art. 2.7. [Le terme “piste cyclable” désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D7, D9 ou par les marques routières prévues à l’article 74. La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée.]

En vertu de l'article 2.7, alinéa 2, du Code de la route, la piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée (Cass., 19 avril 1996, *Dr. circ.*, 1997, n° 97/51).

Si le signal n° 53 (D 7 actuel) n'est pas renouvelé au-delà du carrefour, le juge du fond ne peut considérer que l'on se trouve en présence d'une piste cyclable, même si elle est «reconnue» par les usagers et les parties elles-mêmes (Cass., 17 avril 1967, *Pas.*, 1967, I, p. 967; cf. également Anvers, 15 oct. 1985, *Dr. circ.*, 1986, n° 86/37).

La piste cyclable peut être considérée comme un accotement de plain-pied et peut être empruntée par un conducteur qui dépasse par la droite un autre conducteur ayant manifesté son intention de virer à gauche, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent (Cass., 8 mars 1983, *Pas.*, 1983, I, p. 744).

Une piste cyclable – qui est la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à 2 roues par le signal D 7 ou par les marques routières prévues à l'article 74 du Code de la route – fait partie intégrante de la chaussée, sauf dispositions particulières des lieux dont le juge du fond peut déduire en fait et dès lors souverainement que la piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée (Cass., 11 avril 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 812; *Dr. circ.*, 1989, n° 89/145).

En l'absence du signal n° 53 (actuel signal D 7), les accotements longeant la chaussée, utilisés régulièrement comme pistes cyclables par les cyclistes, même avec la tolérance des pouvoirs publics et des agents qualifiés, et quelque soit leur revêtement ou leur disposition, ne constituent pas légalement des pistes cyclables (Cass., 8 déc. 1952, *J.T.*, 1953, p. 409; Cass., 14 janv. 1963, *Pas.*, 1963, I, p. 565; Cass., 23 mars 1970, *Pas.*, 1970, I, p. 646).

Conformément à l'article 2.7 du Code de la route, le terme « piste cyclable » désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D7, D9, ou par les marques routières prévues à l'article 74. La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée. Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable praticable indiquée par le signal D7, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A sont tenus d'emprunter cette piste cyclable, pour autant qu'elle soit signalée dans la direction qu'ils suivent. Ce n'est que si une telle piste cyclable ne se trouve qu'à gauche par rapport au sens de leur marche, qu'ils ne sont pas tenus de l'emprunter, si des circonstances particulières le justifient et à condition qu'ils circulent à droite par rapport au sens de leur marche. En l'espèce, il est évident que si le demandeur avait emprunté la piste cyclable et s'était abstenu de tenter de dépasser la Peugeot par la gauche sur la chaussée, l'accident ne serait pas survenu tel qu'il s'est réalisé (Pol. Bruxelles (Fr.) (7e ch.) n° 17A446, 19 mars 2018, *CRA* 2018, liv. 4, 87).

Art. [2.8. Le terme “site spécial franchissable” désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun [ainsi que des véhicules affectés au transport scolaire de personnes handicapées] par les marques routières prévues aux articles 72.6. et 77.8. et dont le début est indiqué par le signal F18. Le site spécial franchissable ne fait pas partie de la chaussée.]

Art. [2.9]. Le terme “carrefour” désigne le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques.

En vertu de l'article 2.4 du Code de la route (actuellement 2.8), le carrefour désigne le lieu où deux ou plusieurs voies publiques, et non seulement les chaussées aménagées pour la circulation des véhicules, se rencontrent. En conséquence, est déjà entré dans un carrefour le véhicule dont le capot dépasse l'alignement des façades des immeubles (Cass., 2 févr. 1970, *R.G.A.R.*, 1971, n° 8.602).

Le juge du fond apprécie souverainement en fait si plusieurs chaussées parallèles forment une voie unique et si leur lieu de rencontre avec une autre voie constitue un seul et même carrefour (Cass., 8 sept. 1977, *Pas.*, 1978, I, p. 29).

Le carrefour, défini par l'article 2.8 (actuellement 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 et 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 voies (Cass., 9 janv. 1985, *Pas.*, 1985, I, p. 544; *Dr. circ.*, 1985, n° 85/91).

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 carrefours (Cass., 14 mars 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 725; *Dr. circ.*, 1989, n° 89/146; cf. dans le même sens: Cass., 5 févr. 1991, *Dr. circ.*, 1991, n° 91/108).

Il y a lieu d'entendre par la notion légale de «carrefour», la surface sur toute la largeur des voies convergentes, délimitée par les lignes imaginaires prolongeant les façades ou les clôtures des immeubles ou des propriétés bordant les voies publiques jusqu'à l'endroit où elles se rejoignent ou se confondent (Cass. (3^e ch.), RG C.03.0586.N, 25 avril 2005, <http://www.cass.be> (3 juin 2005).

L'existence d'un carrefour requiert la rencontre d'au moins deux voies publiques. Il s'ensuit que la jonction entre deux voies d'une même voie publique ou une percée, n'est pas un carrefour comme stipulé dans l'article 2.9 de l'A.R. du 1^{er} décembre 1975 (Cass. (2^e ch.) RG P.18.1282.N, 9 avril 2019 (G.P.V.O.), <http://www.cass.be> (16 avril 2019); N.C. 2019, liv. 3, 271 et <http://www.nullumcrimen.be/> (19 juillet 2019); *J.J.Pol.* 2019, liv. 4, 184).

Le terme carrefour désigne le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques.

Le carrefour comprend 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 voies (Civ. Liège (4^e ch.), 26 octobre 2004, *J.J.P.*, 2005, 307).

Le carrefour s'étend sur toute la largeur des voies publiques qui se rencontrent, en ce compris les trottoirs. Lorsque l'angle formé par deux chaussées se rencontrant est coupé, en telle sorte qu'une des chaussées s'évase d'un côté en débouchant dans l'autre pour former avec elle un carrefour en forme de T, le carrefour commence dès l'endroit où la chaussée s'évase (art. 2.9 du Code de la route). (Civ. Namur (div. Namur) n° 15/2479/A, 19 juin 2017, *C.R.A.* 2019, liv. 5, 47).

Le carrefour comprend la surface délimitée par les lignes idéales constituant le prolongement des façades ou clôtures des immeubles ou propriétés bordant les voies publiques à l'endroit où celles-ci se rejoignent ou se confondent et ce, sur toute la largeur de ces voies (article 2.9 Code de la route). En dehors de cet espace, il n'y a pas lieu d'appliquer les règles de la priorité de droite (Pol. Liège (sect. Liège) 10 septembre 2015, *J.L.M.B.* 2016, liv. 21, 981 et <http://jlmbi.larcier.be/> (8 juin 2016)).

Art. [2.10]. [Le terme “place” désigne tout espace ouvert où aboutissent une ou plusieurs voies publiques et dans lequel la disposition des lieux est telle qu'il est possible d'y organiser la circulation et d'autres activités de manière conjointe. La place est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent.]

Sur une «place» au sens de l'article 2.9 (actuellement 2.10) du Code de la route, les règles de l'article 19.3.5 dudit code relatives à la manœuvre de virage à gauche ne sont pas applicables (Cass., 17 oct. 1978, *Pas.*, 1979, I, p. 203).

L'espace couvert par une place diffère de celui couvert par un carrefour en ce que la place occupe une superficie supérieure à celle nécessitée par le croisement des voies qui y aboutissent. L'espace qui n'est pas plus grand que celui délimité par la prolongation des diverses voies publiques doit être considéré comme un carrefour (Civ. Louvain, 14 mai 1985, *Dr. circ.*, n° 85/132).

Art. [2.11]. Le terme “passage à niveau” désigne le croisement total ou partiel d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

Art. [2.12]. Le terme “agglomération” désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les accès sont indiqués par [les signaux F1, F1a ou F1b] et les sorties par [les signaux F3, F3a ou F3b].

Au sens de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, la notion d'«agglomération» s'applique non seulement à l'espace défini à l'article 2.11 (actuellement 2.12) de cet arrêté royal mais également, à titre de mesure transitoire, jusqu'à l'expiration du délai fixé à l'article 85.1 du même arrêté royal, à tout ensemble d'habitations disposées le long de la voie publique de telle manière que celle-ci prend l'aspect d'une rue. Pour l'application de cette dernière disposition légale, il n'est pas requis que les maisons se jouxtent ni qu'il existe des trottoirs continus (Cass., 28 oct. 1980, *Pas.*, 1981, I, p. 251).

Pour qu'il soit question d'agglomération au sens de l'article 2.12 du code de la route, il est uniquement requis qu'il y ait un espace comprenant des immeubles bâtis dans la zone située entre les signaux F1 et F3, mais pas que cet espace s'étende sur toute cette zone (Cass. (2e ch.) RG P.14.1528.N, 26 janvier 2016 (G.K.J.G.), <http://www.cass.be> (10 février 2016); *CRA* 2016, liv. 3, 80).

Art. [2.13]. Le terme “conducteur” désigne 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.

Est un conducteur l'agent de police qui déplace un camion qui empêchait la circulation à l'endroit où on l'avait abandonné (Cass., 8 juin 1959, *Pas.*, 1960, I, p. 118).

La personne qui pousse une charrette à bras est un conducteur et non un piéton (Cass., 11 juin 1969, *Pas.*, 1969, I, p. 928).

Par conducteur, on entend non seulement celui qui accomplit un acte quelconque pour faire suivre, à un véhicule en mouvement, la direction souhaitée et manie le volant à cette fin, mais aussi quiconque met un véhicule en mouvement, fut-ce par un usage abusif et avec la simple intention de faire uniquement fonctionner le chauffage (Cass., 23 oct. 1973, *Pas.*, 1974, I, p. 203; *R.G.A.R.*, 1974, n° 9.330).

Est conducteur d'un véhicule toute personne qui en assure la direction; une personne qui met un véhicule en mouvement, notamment en le poussant, est conducteur de ce véhicule, même si elle ne tient pas le volant (Cass., 30 juin 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 1255).

Est légalement justifiée la décision par laquelle le juge décide, en exposant ses motifs, que les patins à roulettes avec lesquels une personne se déplace comme rollerskater est un véhicule au sens de l'article 2.14 du Code de la route et que cette personne n'est pas un piéton qui joue mais un conducteur au sens de l'article 2.13 du Code de la route (Cass. (2^e ch.), RG P.04.0579.N, 1^{er} juin 2004 (A.S./G.T. e.a.), *Arr. Cass.*, 2004, 964; *Juristenkrant*, 2004 (reflet DEENE, J.), 6; <http://www.cass.be> (22 juin 2004); *Pas.*, 2004, 949; *CRA*, 2004, 548, note GLO-RIEUX, F.).

Conformément à l'article 59 de la loi sur la circulation routière, quiconque sur une place publique s'apprête à conduire un véhicule peut se voir imposer un test de l'haleine et une analyse de l'haleine. Pour un conducteur qui s'apprête à conduire un véhicule, la loi prévoit des mesures de sécurité qui sont reprises à l'article 60 de la loi sur la circulation routière. Conformément à l'article 55 de la loi sur la police de la circulation routière, le ministère public peut retirer immédiatement le permis de conduire pour une durée maximale de 15 jours. Pour un conducteur qui est sur le point de conduire un véhicule, la loi ne prévoit pas de possibilités de sanctions. La loi sur la circulation routière ne donne pas de définition de la notion de conducteur. Une telle définition se retrouve bien à l'article 2.13 du Code de la route. Est un conducteur quiconque conduit un véhicule. Quelqu'un conduit – dans le sens commun du terme – un véhicule lorsqu'il dirige la progression du véhicule, et ce, en le mettant en marche, en le faisant avoir une vitesse déterminée, en le faisant suivre une direction, et en le mettant à l'arrêt (Pol. Vilvorde, n° 2013/7070, 24 juin 2013, *CRA* 2014, liv. 1, 51).

L'article 2.13 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 définit le conducteur comme étant toute personne qui assure la direction d'un véhicule ; l'immobilisation de celui-ci et le sommeil éthylique de la personne qui en a la maîtrise ne lui font pas perdre nécessairement cette qualité (Cass., 14 octobre 2020, www.juportal.be).

Art. [2.14]. Le terme “véhicules” désigne tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel.

Une «trottinette» consistant en une planchette montée sur deux roues munies d'une tige articulée servant de direction et utilisée comme jouet par les enfants, n'est pas un véhicule au sens de l'article 2.8 (actuellement 2.14) du Code de la route (Cass., 4 déc. 1961, *R.G.A.R.*, 1963, n° 6.990).

Celui qui pousse une charrette à bras ne peut être assimilé à une personne qui conduit une bicyclette à la main et être considéré comme un piéton (Cass., 11 juin 1969, *Pas.*, 1969, I, p. 928; *R.G.A.R.*, 1970, n° 8.507).

Art. [2.15.1]. [Le terme “cycle” désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l’aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d’un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

[Le vélo couché désigne un cycle dont le conducteur est en position presque couchée.

Le vélomobile désigne un vélo couché avec une carrosserie.]

L’adjonction d’un moteur électrique d’appoint d’une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l’alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l’engin comme cycle.

Le cycle non monté n’est pas considéré comme un véhicule.]

[Les tricycles et les quadricycles d’une largeur maximale d’un mètre [sont assimilés aux bicyclettes].]

Le terme cycle désigne une bicyclette dépourvue de moteur et propulsée à l’aide de pédales par un ou plusieurs de ses occupants. Il importe peu que cette bicyclette ne soit pas pourvue de freins, d’éclairage ou d’autres accessoires techniques (Corr. Bruges, 21 févr. 1985, *Dr. circ.*, 1985, n° 85/93).

Art. [2.15.2. [Le terme “engin de déplacement” désigne:

1° soit un “engin de déplacement non motorisé”, c’est-à-dire tout véhicule qui ne répond pas à la définition de cycle, qui est propulsé par la force musculaire de son ou de ses occupants et qui n’est pas pourvu d’un moteur.

2° [soit un “engin de déplacement motorisé”, c’est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus [et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l’heure,] entre autres:

a) les chaises roulantes électriques;

b) les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite;

c) les trottinettes motorisées;

d) les appareils électriques autoéquilibrants à une ou deux roues.]

Pour l’application du présent règlement, les engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur.

Un engin de déplacement non monté n’est pas considéré comme un véhicule.

[...]]]

Un véhicule à moteur de type «Segway» qui peut circuler à une vitesse supérieure à 18 km/h, n’est pas un engin de déplacement au sens de l’article 2.15.2 du Code de la route. Pareil véhicule à moteur est un cyclomoteur de classe A ou B, en fonction de la vitesse maximale qui peut être obtenue, et doit donc être assuré (Pol. Bruges (8° ch.), 29 mai 2007, *CRA*, 2007, 386; *J.J.Pol.*, 2007, 211; *Bull. ass.*, 2007, 445, note VERBAEYS).

Art. [2.15.3. Le terme “cycle motorisé” désigne tout véhicule à deux, trois ou quatre roues à pédales, équipé d’un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d’aider au pédalage et dont l’alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 25 km à l’heure, à l’exclusion des cycles visés à l’article 2.15.1, alinéa 2.

La cylindrée d’un moteur à combustion interne est inférieure ou égale à 50 cm³ et la puissance nette maximale ne dépasse pas 1 kW. Pour un moteur électrique la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 1 kW.

Le cycle motorisé non monté n’est pas considéré comme un véhicule.]

Art. [2.16]. Le terme “véhicule à moteur” désigne tout véhicule pourvu d’un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres.

Par véhicule automoteur, il faut entendre tout véhicule destiné à circuler sur le sol et pouvant être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée (Cass., 20 mars 1964, *Pas.*, 1964, I, p. 792).

Art. [2.17]. [Le terme “cyclomoteur” désigne:

1) soit un “cyclomoteur classe A”, c’est-à-dire tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d’un moteur à combustion interne d’une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW, ou d’un moteur électrique avec une puissance nominale continue maximale qui est inférieure ou égale à 4 kW et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l’heure, à l’exclusion des engins de déplacement motorisés;

2) soit un “cyclomoteur classe B”, c’est-à-dire:

a) tout véhicule à deux roues, à l’exclusion des cyclomoteurs classe A et des engins de déplacement motorisés, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 45 km à l’heure et dont les caractéristiques sont les suivantes:

— une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale inférieure ou égale à 4 kW si le moteur est à combustion interne, ou
— une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s’il s’agit d’un moteur électrique;

b) tout véhicule à trois ou quatre roues, à l’exclusion des cyclomoteurs classe A, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 45 km à l’heure et dont les caractéristiques sont les suivantes:

— une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s’il s’agit d’un moteur à allumage commandé, ou
— une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s’il s’agit d’un moteur à allumage par compression, ou
— une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s’il s’agit d’un moteur électrique.

Pour les cyclomoteurs à quatre roues avec un habitacle fermé pour le conducteur et les passagers, accessibles par trois côtés au maximum, la puissance nette maximale ou la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 6 kW.

3) soit un “speed pedelec”, c’est-à-dire tout véhicule à deux roues à pédales, à l’exception des cycles motorisés, équipé d’un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d’aider au pédalage et dont l’alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l’heure, avec les caractéristiques suivantes:

— une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s’il s’agit d’un moteur à combustion interne, ou
— une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s’il s’agit d’un moteur électrique.

La masse maximale à vide des cyclomoteurs à trois roues est limitée à 270 kg; celle des cyclomoteurs à quatre roues à 425 kg; toutefois, pour les véhicules électriques, cette masse s’entend sans les batteries.

Les cyclomoteurs à trois et quatre roues sont équipés de deux places assises au maximum, en ce compris la place du conducteur.

Le cyclomoteur à trois roues pourvu de deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de ces roues avec le sol est inférieure à 0,46 m, est considéré comme cyclomoteur à deux roues.

Le cyclomoteur à deux roues non monté n’est pas considéré comme véhicule.

L’adjonction d’une remorque à un cyclomoteur ne modifie pas la classification de cet engin.

Les véhicules conduits par les personnes handicapées équipés d’un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l’allure du pas, ne sont pas considérés comme cyclomoteurs.]

L’assureur qui a conclu un contrat en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu, dans la circulation, un véhicule automoteur déterminé, désigné par sa marque, son année de construction et son numéro de châssis ainsi que par la qualification de «cyclomoteur», ne peut opposer à la personne lésée le fait que ce véhicule, par suite de modifications y apportées, n’était pas un cyclomoteur au moment de la conclusion du contrat d’assurance ou qu’il a perdu cette qualité ultérieurement, avant la collision (C.J. Benelux, 15 févr. 1988, *J.T.*, 1988, p. 498; dans le même sens: C.J. Benelux, 19 févr. 1988, *J.T.*, 1988, p. 498).

L'article 11, alinéa 1^{er}, de la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs doit être interprété en ce sens que l'assureur qui a conclu un contrat en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu, dans la circulation, un véhicule automoteur déterminé, désigné notamment par son numéro de châssis et par la qualification de «cyclomoteur», ne peut opposer à la personne lésée le fait que ce véhicule atteignait une vitesse supérieure à la limite considérée par le règlement national applicable comme un des facteurs distinguant les cyclomoteurs des motocyclettes (Cass., 20 avril 1988, *Dr. circ.*, 1988, n° 88/159; pour une motivation identique cf. Cass., 20 avril 1988, *Dr. circ.*, 1988, n° 88/123).

Art. [2.18]. [Le terme “motocyclette” désigne tout véhicule à moteur à deux roues, avec ou sans side-car et qui ne répond pas à la définition du cyclomoteur. L’adjonction d’une remorque à une motocyclette ne modifie pas la classification de cet engin.]

L'article 4 de l'AR du 11 juin 2011 visant à promouvoir la sécurité et la mobilité des motocyclistes stipule que les motocyclettes peuvent être rangées sur les trottoirs de manière telle qu'elles ne gênent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers et à condition de laisser libre une bande praticable d'au moins 1,50 mètre de largeur.

La Région de Bruxelles-Capitale a intenté un recours en annulation contre l'article précité auprès du Conseil d'Etat, parce qu'elle n'a pas pu s'exprimer au préalable à propos de ce texte. Néanmoins, la Région de Bruxelles-Capitale a dû en avoir l'occasion, vu les règles répartitrices de compétences en la matière. Par ailleurs, la Région de Bruxelles-Capitale s'estime lésée parce que l'espace praticable minimum a été fixé arbitrairement, sans tenir compte des initiatives de la Région de Bruxelles-Capitale en faveur des piétons.

Dans son rapport, l'auditeur près le Conseil d'Etat a suivi le raisonnement de la Région de Bruxelles-Capitale et a proposé l'annulation de la disposition attaquée. A défaut de demande de poursuite de la partie concernée après la signification du rapport de l'auditorat et à défaut d'éléments qui contredisent la décision de l'auditeur, le Conseil d'Etat annule l'article 4 attaqué de l'AR du 11 juin 2011. Dorénavant, les motocyclettes ne peuvent donc plus être rangées sur le trottoir (C.E. (15e ch.) n° 219.699, 11 juin 2012, *Bb&b*, 2012, liv. 1, 65; <http://www.raadvst-consetat.be> (19 février 2013)).

Un véhicule à moteur dont la puissance a été accrue à la suite d'une adaptation technique, ne correspond plus à la notion de «cyclomoteur» au sens de l'article 2.16 du Code de la route mais tombe sous la catégorie des motocyclettes au sens de l'article 2.17 du Code de la route (Anvers, 19 juin 1992, *R.W.*, 1992-1993, 1063).

Art. [2.19]. Le terme “tricycle à moteur” désigne tout véhicule à moteur à trois roues et ne répond pas à la définition du cyclomoteur et dont la masse maximale à vide n’excède pas 1.000 kg. L’adjonction d’une remorque à un tricycle à moteur ne modifie pas la classification de cet engin. Les conducteurs des tricycles à moteur doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles, sauf dispositions particulières.]

Les données techniques d'une motocyclette à trois roues, appelée Trike, ne permettent de l'assimiler ni à un cyclomoteur, ni à une automobile. Le port d'un casque est obligatoire pour l'utilisation de ce véhicule (Pol. Gand, 17 juin 1999, *T.G.R.*, 1999, 184).

Art. [2.20]. Le terme “quadricycle à moteur” désigne tout véhicule à moteur à quatre roues autes que ceux considérés comme cyclomoteurs, dont la masse à vide n’excède pas [450 kg ou 600 kg] pour les véhicules affectés au transport de choses, cette masse s’entendant sans les batteries pour les véhicules électriques et dont la puissance maximale nette du moteur n’excède pas 15 kW. L’adjonction d’un remorque à un quadricycle à moteur ne modifie pas la classification de cet engin. Les conducteurs de ces quadricycles à moteur doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles, sauf dispositions particulières.]

Art. [2.21]. [Le terme “véhicule automobile”, désigne tout véhicule à moteur, y compris le trolleybus, ne répondant pas aux définitions du cyclomoteur [de la motocyclette, du tricycle et du quadricycle à moteur.]

Art. [2.22]. Le terme “véhicule à l’arrêt” désigne un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l’embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses.

Le fait de recueillir des informations quant à la possibilité de charger fait partie ou constitue à tout le moins une phase préparatoire du chargement effectif, de telle manière que le véhicule qui se trouve à l’arrêt en de telles circonstances ne peut être considéré comme un véhicule garé (Civ. Bruxelles, 7 mai 1997, *Dr. circ.*, n° 97/125).

L’arrêt imposé par les circonstances de la circulation ne peut être qualifié d’arrêt au sens de l’article 2.22 du Code de la route, qui présuppose l’intention d’immobiliser un véhicule afin d’embarquer ou de débarquer des personnes ou des objets, ni – *a fortiori* — de stationnement au sens de l’article 2.23 du Code de la route, qui présuppose une intention d’immobilisation pendant une durée plus longue encore (Pol. Bruxelles, 22 oct. 1999, *Dr. circ.*, 2000, 183).

Art. [2.23]. Le terme “véhicule en stationnement” désigne un véhicule immobilisé au-delà du temps requis pour l’embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. [Faire le plein de carburant ou charger la batterie d’un véhicule électrique ou électrique hybride est considéré comme du stationnement.]

Suivant l’article 2.20 du Code de la route, un «véhicule en stationnement» est un véhicule «immobilisé au-delà du temps requis pour l’embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses» et suivant l’article 2.19, un «véhicule à l’arrêt» est un «véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l’embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses». Il découle de ces dispositions que lorsqu’un véhicule est à l’arrêt pour une autre raison que l’embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses, il s’agit d’un véhicule en stationnement (Cass., 21 juin 1994, *Dr. circ.*, n° 94/135).

En constatant qu’un conducteur voulant exécuter un changement de direction pour pénétrer dans un pré était obligé d’arrêter momentanément son véhicule sur le côté droit de la chaussée parce que l’accès au pré était fermé et qu’il attendait que quelqu’un enlève le fil de clôture, le juge du fond a légalement décidé que le véhicule de ce conducteur n’était pas, au moment de l’accident, un «véhicule en stationnement» au sens de l’article 2.21 du Code de la route (actuellement art. 2.20) (Cass., 5 nov. 1987, *Dr. circ.*, 1988, n° 88/131).

Un véhicule immobilisé en raison d’une cause accidentelle est un véhicule en stationnement au sens de l’article 2.21 (actuellement 2.20) du Code de la route lorsqu’il se trouve sur la voie publique dans les conditions prévues par ce Code pour un stationnement régulier (Cass., 25 avril 1960, *Pas.*, 1960, I, p. 985).

Là où il y a un stationnement interdit l’arrêt ne peut dépasser le temps requis pour l’embarquement ou le débarquement. Embarquer et débarquer suppose une activité et est assimilée d’un trait avec l’embarquement ou le débarquement de personnes.

Il en résulte qu’un véhicule à l’arrêt en attendant que l’on procède au chargement ou au déchargement et cela pendant un certain temps (dans le cas présent plus de 10 minutes) doit être considéré comme un véhicule en stationnement (Pol. Bruges (10^e ch.), 1^{er} décembre 2008, *CRA*, 2009, 144; *R.W.*, 2009-10, 374; *J.J.Pol.*, 2009, 63).

L’art. 2.23 du Code de la Route définit le véhicule en stationnement comme étant un véhicule immobilisé au-delà du temps requis pour l’embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Le juge décide souverainement si un véhicule est immobilisé plus longtemps qu’il n’est nécessaire pour le débarquement ou l’embarquement de personnes ou de choses. Le conducteur ne se trouvant pas aux abords de son véhicule au moment de la constatation de l’agent verbalisateur, l’infraction de stationnement interdit est établie (Pol. Bruxelles (fr.) n° 19A487, 6 mars 2020, *C.R.A.* 2020, liv. 6, 59).

Art. [2.24]. Le terme “remorque” désigne tout véhicule destiné à être tiré par un autre.

Doit être considérée comme faisant partie du véhicule assuré auquel est attelée une remorque, la voiture dont une partie repose sur cette remorque et dont deux roues reposent sur le sol, de manière qu’elles y circulent au gré de la traction exercée par le véhicule automoteur sur la remorque (C.J. Benelux, 30 nov. 1990, *Dr. circ.*, 1991, n° 91/39; Cass., 27 mars 1991, *Dr. circ.*, 1991, n° 91/97).

Le terme «remorque» s’entend du véhicule destiné à être tiré par un autre et non du véhicule fortuitement tracté. Lorsque le conducteur du véhicule tracté reste à son volant, le conducteur du véhicule tractant n’a pas la surveillance du véhicule tracté et n’est pas responsable des risques relatifs à la conduite de ce dernier (Bruxelles, 28 mai 1984, *Dr. circ.*, 1985, n° 85/92).

Art. [2.25]. Le terme “train de véhicules” désigne tout ensemble de véhicules attachés l’un à l’autre en vue d’être mis en mouvement par une même force.

Art. [2.26]. Le terme “règlement technique des véhicules automobiles” désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Art. [2.27]. Le terme “règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes” désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs, les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Art. [2.28]. Le terme “[masse maximale autorisée]” désigne [la masse totale maximale] du véhicule détermine d’après les résistances des organes du châssis conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles.

Art. [2.29]. Le terme “tare” désigne [la masse] d’un véhicule en ordre de marche, avec carrosserie, équipement, accessoires et le plein de combustible, d’eau et de lubrifiant, mais non comprises les personnes ou marchandises transportées.

Art. [2.30]. Le terme “masse à vide” désigne la tare d’un véhicule sans le carburant et avec l’équipement supplémentaire pour son usage normal ainsi que l’équipement réglementaire à l’exclusion d’accessoires complémentaires.]

Art. [2.31]. Le terme “[masse en charge]” désigne l’ensemble de la tare du véhicule et [de la masse] de son chargement, du conducteur et de toute autre personne transportée.

Seule la masse en charge doit être retenue pour apprécier la faute du conducteur (Cass., 23 févr. 1982, *Pas.*, 1982, I, p. 768).

Art. [[2.32]. [Les termes “zone résidentielle” et “zone de rencontre” désignent une ou plusieurs voies publiques aménagées dont les accès sont indiqués par les signaux F12a, et les sorties par les signaux F12b.

La “zone résidentielle” est celle dans laquelle la fonction d’habitat est prépondérante.

La “zone de rencontre” est une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l’artisanat, au commerce, au tourisme, à l’enseignement et aux activités récréatives.]]

Art. [[2.33]. [Le terme “stationnement payant”, désigne toute réglementation concernant un emplacement ou un ensemble d’emplacements de stationnement dont l’utilisation est autorisée contre paiement, suivant les modalités et conditions portées sur place à la connaissance des intéressés.]]

Aux endroits où des signaux autorisent ou réglementent le stationnement et où la durée du stationnement peut être limitée par l’établissement d’un parcomètre, il n’est pas requis que le signal autorisant le stationnement soit en outre muni d’une inscription ou d’un panneau additionnel indiquant la présence des parcomètres (Cass., 1^{er} mars 1983, *Pas.*, 1983, I, p. 728; *R.W.*, 1983-1984, col. 507).

Les informations fournies par un parcomètre quant à la durée de stationnement font preuve sans qu’il soit requis que cet appareil soit étalonné, conformément aux dispositions de la loi du 16 juin 1970 sur les unités, étalons et instruments de mesure (Cass., 23 mars 1983, *Pas.*, 1983, I, p. 800; *R.W.*, 1983-1984, col. 1208; Cass., 25 févr. 1986, *R.W.*, 1986-1987, col. 1385).

Art. [2.34]. Le terme “chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes[, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs]” désigne la voie publique [ou la partie de 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. 2.35. Le terme “zone piétonne” désigne 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. 2.36. Le terme “rue réservée au jeu” désigne 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. [2.37. Le terme “Abords d'école” désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.
Le signal A23 est associé au signal F4a.]

Art. [2.38. Le terme “rue” désigne une voie publique en agglomération, bordée en tout ou partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée 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. 2.39. Le terme “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. 2.40. Le terme “trottoir” désigne la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement 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.
Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci.

Art. 2.41. Le terme “accotement de plain-pied” 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, qui peut être utilisé par les usagers repris dans les conditions du présent règlement.
L'accotement de plain-pied est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons.

Même si un accotement de plain-pied fait partie de la voie publique et que cette dernière relève de l'obligation de sécurité de la commune, cela ne signifie pas encore qu'il résulterait de la législation en matière de circulation une obligation d'aménager ou de rendre carrossable les accotements de plain-pied. Un conducteur ne peut pas considérer que la viabilité d'un accotement de plain-pied appartient à ses caractéristiques normales (Pol. Bruges (4bis ch.), 26 juin 2009, CRA, 2011, liv. 4, 289, note).

Art. 2.42. Le terme “accotement en saillie” désigne 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.
L'accotement en saillie est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons.

Art. 2.43. Le terme “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.

De petits îlots directionnels ne sont susceptibles d'améliorer la sécurité routière que s'ils sont placés de manière judicieuse et suffisamment visible pour les usagers. Vu l'absence de panneaux réfléchissants, la chaussée munie d'un petit îlot directionnel surélevé ne correspond plus à sa structure sûre normale et est donc affectée d'un vice (Pol. Bruges, 26 décembre 2008, R.W., 2010-11, liv. 11, 461 et <http://www.rw.be> (19 novembre 2010); J.J.Pol., 2009, liv. 4, 189).