

LES NOUVEAUX CYCLES ET ENGINS DE DÉPLACEMENT : ÉTAT DES LIEUX AU REGARD DU DROIT PÉNAL ET DU DROIT DES ASSURANCES¹

Aline CHARLIER

Assistante à l'Université Saint-Louis – Bruxelles,
avocate, juge suppléante

Géraldine FALQUE

Assistante à l'ULiège, avocate

Patrick LAMBOTTE

Assistant à l'ULiège, avocat

¹ La présente contribution a été arrêtée au 21 février 2021. Les auteurs peuvent être contactés aux adresses e-mails suivantes : g.falque@avocat.be, p.lambotte@avocat.be et a.charlier@dvclex.be.

Introduction

Depuis plusieurs années, une multitude de nouveaux moyens de déplacement aux noms plus originaux les uns que les autres fleurissent sur nos routes et trottoirs, tels que les vélos électriques, les cycles motorisés, les speed pedelegs, les trottinettes à moteur, les gyro-podes (segways), les gyroskates (hoverboards), les e-glides (skateboards électriques), les monoroues (solowheels ou gyroroues) ou tout autre engin développé suite à l'émergence des nouvelles technologies.

Dans un premier temps, ces engins de déplacement alternatifs n'ont fait l'objet d'aucune réglementation². Le législateur a toutefois été contraint de les appréhender en raison de leur prolifération. La législation en la matière s'est dès lors construite et étoffée au fil du temps.

D'abord, l'arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement – motorisés ou non – a inséré cette nouvelle catégorie de véhicules dans le Code de la route³.

Ensuite, l'arrêté royal du 21 juillet 2016⁴ a introduit et réglementé, dans le même Code, plusieurs catégories de vélos, à savoir les vélos électriques, les cycles motorisés et les speed pedelegs.

Enfin, la loi du 13 avril 2019 a permis d'apporter quelques précisions aux règles existantes⁵.

Le Parlement européen et le Conseil sont également intervenus pour réglementer les « exigences administratives et techniques » relatives à ces nouveaux moyens de déplacement, notamment en ce qui concerne les « vélos à moteur » et les « cyclomoteurs à deux roues »⁶.

À l'heure actuelle, le cadre légal demeure toutefois imparfait pour un certain nombre de formes de mobilité alternatives. En outre, la classification des nouveaux modes de déplacement, opérée par le législateur, n'est pas toujours heureuse, et rend la lecture du Code de la route parfois malaisée.

Les obligations du Code de la route variant en fonction de chaque moyen de déplacement, la présente contribution entend, dans un premier temps, synthétiser les règles principales applicables à chacun d'eux.

² Ce qui aboutissait à des décisions considérant des trottinettes actionnées par un moteur électrique, mais circulant à moins de 25 km/h, comme des véhicules automoteurs. Voy. en ce sens : Pol. Bruges, 22 décembre 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 515, note P. GRAULUS, « Een elektrisch aangedreven step is geen speelgoed ».

³ Arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement, *M.B.*, 23 février 2007 (entré en vigueur le 15 mars 2007).

⁴ Arrêté royal du 21 juillet 2016 modifiant 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 et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, *M.B.*, 9 septembre 2016 (entré en vigueur le 1^{er} octobre 2016).

⁵ Loi du 13 avril 2019 modifiant 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 en vue d'instaurer le dispositif de « vert intégral pour les cyclistes », *M.B.*, 21 mai 2019 (entrée en vigueur le 31 mai 2019).

⁶ Voy. le Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, *J.O.*, n° L.60, 2 mars 2013, p. 52, ainsi que les règlements délégués 3/2014, 44/2014, 134/2014 et le règlement d'exécution 901/2014.

Dans un second temps, nous verrons que l'émergence de ces nouveaux moyens de locomotion entraîne des difficultés sur les plans de l'assurance et de l'indemnisation des usagers faibles. Ces questions sont pourtant essentielles dès lors que, selon l'Institut V.I.A.S., en 2018, le risque de blessures sérieuses pour un cycliste était 23 fois plus important que celui d'un conducteur de voiture et la mortalité chez les cyclistes belges était supérieure à la moyenne européenne⁷.

Chapitre 1^{er}. Définitions et caractéristiques

Il convient d'emblée de rappeler que 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 publique⁸ (ci-après « Code de la route » ou « CR »), définit le conducteur comme « toute personne qui assure la direction d'un véhicule [...] » (art. 2.13 du CR), le véhicule étant, pour sa part, défini comme « tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel » (art. 2.14 du CR).

Les cycles et les nouveaux moyens de déplacement appartiennent incontestablement à la catégorie des véhicules dès lors qu'il s'agit de moyens de transport par terre. Il convient toutefois immédiatement de nuancer le propos dans la mesure où ils perdent leur qualification de « véhicule » s'ils ne sont pas montés⁹. En outre, celui qui pousse un cycle, électrique ou non, à la main doit être considéré comme un piéton (art. 2.15.1, al. 3 et 2.15.2, al. 3, du CR).

Le Code de la route distingue les catégories suivantes de modes alternatifs de mobilité : les cycles, les cycles équipés d'un moteur électrique, les engins de déplacement non motorisés, les engins de déplacement motorisés, les cycles motorisés, les cyclomoteurs de classe A, les cyclomoteurs de classe B et les speed pedelecs.

Le législateur n'a malheureusement pas pris le soin de définir tous les nouveaux modes de déplacement que l'on peut aujourd'hui rencontrer sur la voie publique.

Si la définition de certains d'entre eux relève du sens commun, il n'en va toutefois pas de même, par exemple, pour les gyropodes¹⁰, gyroskates¹¹ et autres monoroues¹² pour lesquels des précisions terminologiques auraient été utiles.

⁷ Il convient aussi de prendre en considération le « sous-enregistrement » des accidents de vélos : les auteurs du rapport estiment, en effet, que seuls 10 % des accidents de vélo font l'objet d'un enregistrement par les services de police. Voy. aussi R. NIEUWKAMP et A. SCHOTERS, « Dossier thématique Sécurité routière n° 2. Cyclistes, Bruxelles, Belgique : Institut VIAS – Centre Connaissance de Sécurité Routière », rapport de recherche n° 2018-T-05-FR, 2018, p. 6. En 2019, alors qu'une diminution générale des accidents de la route a été constatée, ceux impliquant un cycliste étaient en forte hausse. Cette tendance se confirme toutefois depuis l'année 2010. À l'époque, au moins un cycliste était impliqué dans 8.517 accidents, contre 10.304 en 2019, soit une augmentation de 21 % (F. SLOOTMANS, « Rapport Statistique 2020 – Accidents de la route 2019 », Bruxelles, Belgique, Vias institute – Centre Connaissance de Sécurité Routière, pp. 10 et 23).

⁸ *M.B.*, 9 décembre 1975.

⁹ Il en est de même pour les cyclomoteurs à deux roues (art. 2.17, al. 5, du CR).

¹⁰ Le gyropode (également appelé « Segway » en référence à la marque qui l'a popularisé) est défini par le dictionnaire Le Robert comme le « véhicule électrique monoplace constitué d'une plateforme sur deux roues que le conducteur, debout, manœuvre à l'aide d'un manche ».

¹¹ Le gyroskate (également appelé « hoverboard » ou « planches gyroscopiques ») « ressemble à un skateboard à cette différence près que les roues sont dispensées de part et d'autre de la planche sur laquelle l'utilisateur pose les pieds » (R. ROBAYE, « Les nouveaux engins de circulation (monoroues, trottinettes, vélos électriques...) : réglementation et assurances », *Actualités du tribunal de police*, Anthemis, Limal, coll. « Jeune Barreau de Namur », 2019, p. 79).

¹² La monoroue (ou gyroroue) est logiquement défini, par le dictionnaire Le Robert comme « un véhicule à une roue », muni de cale-pieds de chaque côté de la roue.

Section 1^{re}. Les cycles, électriques ou non

En vertu de l'article 2.15.1. du Code de la route, le 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. 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 cycles ».

Il ressort de cette définition que pour appartenir à la catégorie des « cycles », un moyen de locomotion doit répondre aux conditions cumulatives suivantes :

- être équipé de deux roues¹³ ;
- être équipé d'un pédalier, de manivelles ou d'un moteur électrique d'une puissance maximale de 250 watts qui ne permet pas de dépasser la vitesse maximale de 25 km/heure et qui ne peut être qu'un « moteur d'appoint », en ce sens que le moteur ne peut fonctionner seul et que l'utilisateur doit pédaler pour faire avancer le vélo (même si son effort est diminué grâce au moteur)¹⁴.

Section 2. Les engins de déplacement

Les engins de déplacement, insérés dans le Code de la route par l'arrêté royal du 13 février 2007, se subdivisent en deux catégories selon qu'ils sont motorisés ou non.

§ 1^{er}. L'engin de déplacement non motorisé

L'engin de déplacement non motorisé est :

- un véhicule qui ne correspond pas à la définition du cycle visée à l'article 2.15.1 du Code de la route ;
- propulsé par la force musculaire de son occupant (donc pas par un moteur)¹⁵.

Sont principalement visés, les rollers, les patins à roulettes, les planches à roulettes, les monocycles ainsi que les trottinettes sans moteur¹⁶.

¹³ Le « monocycle » n'est donc pas un cycle au sens du Code de la route.

¹⁴ R. ROBAYE, *op. cit.*, p. 81 : l'auteur précise que si la puissance du moteur est inférieure à 250 watts, il s'agira forcément d'un moteur d'appoint puisque « la faible puissance du moteur ne dispense pas l'utilisateur de pédaler ». Voy. également J.-P. KESTELOOT, « Véhicules autonomes, vélos électriques et drones : incidence en matière de responsabilité et d'assurance », *Bull. ass.*, 2017, n° 400, p. 258.

¹⁵ Art. 2.15.2, 1° du CR.

¹⁶ Voy. le rapport au Roi de l'arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement, *M.B.*, 23 février 2017.

§ 2. L'engin de déplacement motorisé

Selon l'article 2.15.2, 2° du Code de la route, les caractéristiques d'un engin de déplacement motorisé sont les suivantes :

- une roue ou plus ;
- un moteur (dont le législateur se garde de fixer la puissance maximale) ;
- une vitesse maximale de 25 km/h.

Contrairement aux engins de déplacement non motorisés, le législateur donne des exemples d'engins de déplacement motorisés, à savoir « les chaises roulantes électriques, les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, les trottinettes motorisées et les appareils électriques autoéquilibrants à une ou deux roues »¹⁷.

Le législateur précise également que, pour l'application du Code de la route, il ne faut pas assimiler les engins de déplacement motorisés à des véhicules à moteur¹⁸.

§ 3. Dispositions communes

L'engin de déplacement se distingue du cycle en ce qu'il n'est pas pourvu d'un pédalier ou de manivelles là où le second en est toujours équipé.

S'il n'est pas monté, l'engin de déplacement, à l'instar des cycles, ne peut pas être considéré comme « un véhicule ».

En outre, si son utilisateur roule à une vitesse qui ne dépasse pas l'allure du pas, il est assimilé à un piéton et non à un conducteur¹⁹.

Au-delà de l'allure du pas, il est considéré comme un cycliste (art. 7bis CR)²⁰. Le Code de la route ne donne aucune définition de la notion d'« allure du pas », laquelle demeure éminemment subjective. La jurisprudence considère néanmoins qu'il peut certainement s'agir d'une allure de 4 à 5 km/h²¹.

Section 3. Les cycles motorisés

Aux termes de l'article 2.15.3. du Code de la route, le 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

¹⁷ Sont ainsi visés les gyropodes, les gyroskates et les monoroues susmentionnés.

¹⁸ En effet, les engins de déplacement sont soumis à la réglementation propre aux cyclistes ou aux piétons en fonction de leur vitesse.

¹⁹ Pol. Liège (div. Liège), 29 octobre 2015, *J.L.M.B.*, 2016/21, p. 995 : « aucune disposition légale n'empêche la conductrice [d'un fauteuil roulant] d'emprunter le trottoir en y circulant à l'allure du pas. Dès lors qu'elle ne dépasse pas la vitesse du pas, (...) elle est considérée comme un piéton ».

²⁰ Pol. Flandre orientale (div. Gand), 8 mai 2017, *J.J.Pol.*, 2017, liv. 3, p. 109 : « une trottinette est un engin de déplacement non motorisé au sens de l'article 2.15.2.1 du Code de la route. S'il roule au pas, l'utilisateur doit respecter les règles d'application pour les piétons et s'il roule plus vite, il doit respecter les règles applicables aux cyclistes ». Dans le même sens, voy. aussi Pol. Anvers (div. Anvers), 26 février 2018, *J.J.Pol.*, 2018, liv. 2, p. 88.

²¹ Corr. Gand, 28 janvier 1999, *T.G.R.*, 199, p. 187.

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 se caractérise donc par la présence des éléments suivants :

- deux à quatre roues ;
- un pédalier ;
- un moteur dont la puissance est supérieure à 250 watts²² et inférieure à 1.000 watts (pour un moteur à combustion, la cylindrée ne peut, en outre, dépasser 50 cm³) ;
- une vitesse maximale de 25 km/h.

Le critère essentiel pour déterminer si un moyen de locomotion est un « cycle électrique » ou un « cycle motorisé » est donc la puissance du moteur (ainsi que son autonomie), et non la vitesse maximale atteinte dès lors que cette dernière est identique pour les deux catégories.

Il en résulte que le vélo, que nous appelons « électrique » dans le langage courant, peut être soit un cycle électrique, soit un cycle motorisé, soit un speed pedelec (*infra*), en fonction de la puissance de son moteur.

Au niveau de la réglementation applicable, l'article 7^{ter} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précise que les conducteurs de cycles motorisés sont assimilés aux cyclistes. Ce faisant, « les prescriptions que les autres usagers doivent respecter à l'égard des cyclistes, sont également applicables à l'égard des conducteurs de cycles motorisés ».

Comme pour les cycles (électriques ou non) et les engins de déplacements (motorisés ou non), le cycle motorisé non monté n'est pas considéré comme un véhicule, en telle manière que, dans cette hypothèse, c'est la réglementation relative aux piétons qui trouve à s'appliquer.

Section 4. Les cyclomoteurs

Les cyclomoteurs sont définis à l'article 2.17 du Code de la route, et englobent trois sous-catégories : les cyclomoteurs de classe A, les cyclomoteurs de classe B et les speed pedelecs²³ (lesquels sont assimilés, de par leur définition, aux cyclomoteurs de classe B)²⁴.

§ 1^{er}. Le cyclomoteur de classe A

Le cyclomoteur de classe A est un véhicule dont les traits caractéristiques sont les suivants :

- deux ou trois roues ;
- un moteur électrique dont la puissance maximale est inférieure à 4.000 watts (ou, pour un moteur à combustion, dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm³ et dont la puissance ne dépasse pas 4.000 watts) ;

²² Si la puissance est inférieure à 250 watts, le mode de déplacement à deux roues ou plus, équipé d'un pédalier et d'un moteur, est un « cycle » (*supra*).

²³ Voy. la formulation « soit (...), soit (...), soit (...) ».

²⁴ R. ROBAYE, *op. cit.*, p. 83.

- une vitesse maximale de 25 km/h²⁵ ;
- ne pas faire partie de la catégorie des engins de déplacements motorisés.

S'il est relativement aisé de distinguer un « cycle » d'un « engin de déplacement » (motorisé ou non) en raison de la présence d'un pédalier ou de manivelles, il est nettement moins facile de faire la distinction entre « un engin de déplacement motorisé » et un « cyclomoteur de classe A », si ce n'est, qu'à la différence du cyclomoteur de classe A, l'engin de déplacement motorisé peut n'avoir qu'une roue et un moteur dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et dont la puissance dépasse 4.000 watts.

En revanche, à notre estime, un véhicule à deux ou trois roues, dont la vitesse ne dépasse pas 25 km/h et qui est équipé d'un moteur dont la puissance ne dépasse pas 4.000 watts entre à la fois dans la définition du « cyclomoteur de classe A » et dans celle de l'« engin de déplacement motorisé », sous réserve de la seule précision (difficile à saisir) qu'un cyclomoteur de classe A ne peut pas être un engin de déplacement motorisé²⁶.

§ 2. Le cyclomoteur de classe B

L'article 2.17 du Code de la route distingue trois catégories de cyclomoteurs de classe B²⁷, à savoir :

- les cyclomoteurs équipés de deux roues²⁸ qui respectent les conditions suivantes :
 - un moteur dont la cylindrée ne dépasse ni 50 cm³ ni une puissance maximale de 4.000 watts (moteur à combustion interne ou moteur électrique) ;
 - une vitesse comprise entre 25 km/h et 45 km/h²⁹.

S'il n'est pas monté, le cyclomoteur à deux roues n'est pas considéré comme véhicule.

- les cyclomoteurs à trois roues qui présentent les distinctions suivantes :
 - un moteur dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ et/ou une puissance maximale de 4.000 watts (moteur à combustion interne ou moteur électrique) ;
 - une vitesse comprise entre 25 km/h et 45 km/h ;
 - une masse maximum à vide de 270 kg (sans, le cas échéant, les batteries) ;
 - deux places assises au maximum.

²⁵ Voy. aussi l'art. 11.3, 5° CR.

²⁶ Voy. les termes de l'art. 2.17 1) du CR : « à l'exclusion des engins de déplacement motorisés ».

²⁷ L'adjonction d'une remorque à un cyclomoteur ne modifie pas la classification de cet engin. De plus, 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 des cyclomoteurs.

²⁸ Toutefois, 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 un cyclomoteur à deux roues.

²⁹ Voy. aussi l'art. 11.3, 4° du CR.

- les cyclomoteurs à quatre roues avec :
 - un moteur dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ et/ou une puissance maximale de 4.000 watts³⁰ (moteur à allumage commandé ou à allumage par compression ou électrique) ;
 - une vitesse maximale de 45 km/h ;
 - une masse maximum à vide de 425 kg (sans, le cas échéant, les batteries) ;
 - deux places assises au maximum.

Les critères essentiels pour distinguer les « cyclomoteurs de classe A » et les « cyclomoteurs de classe B » sont donc la vitesse maximale du véhicule, d'une part, et le type de moteur, d'autre part³¹.

§ 3. *Le speed pedelec*

Le speed pedelec est défini comme :

« 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 ».

De cette définition, les éléments caractéristiques suivants peuvent être mis en exergue :

- deux roues ;
- un pédalier ;
- un moteur dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³, dont la puissance est supérieure à 1.000 watts³² mais inférieure à 4.000 watts et dont le but premier est d'aider au pédalage ;
- une vitesse maximale de 45 km/h.

Le « speed pedelec » est en tous points identique à un « cyclomoteur de classe B », à l'exception de la présence d'un pédalier dans le chef du premier, en telle sorte que le législateur réserve le même sort à ces deux modes de déplacement³³.

³⁰ La puissance maximale peut monter jusqu'à 6.000 watts si le véhicule présente un habitacle fermé, accessible par trois côtés maximum.

³¹ À l'exception du fait qu'un véhicule équipé de quatre roues ne pourra d'office pas faire partie de la catégorie des cyclomoteurs de classe A.

³² En deçà de 1.000 watts, le moyen de transport équipé d'un pédalier est un cycle motorisé et en deçà de 250 watts, il s'agit d'un cycle électrique.

³³ Voy. not. l'article 9.1.2, 2°, du CR en ce qui concerne la place des conducteurs sur la voie publique et R. ROBAYE, *op.cit.*, p. 83.

Section 5. Les motocyclettes

Dans un souci de complétude, il convient de préciser que pour relever de la catégorie des motocyclettes, un véhicule doit présenter deux roues et un moteur, sans toutefois répondre aux caractéristiques des cyclomoteurs³⁴ (par exemple, une vitesse supérieure à 45 km/h).

L'article 2, 2° de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire³⁵ distingue, quant à lui, et pour la matière qui le concerne uniquement, différents types de motocyclettes :

- Les motocyclettes de catégorie A1 : « motocyclettes d'une cylindrée maximale de 125 cm³, d'une puissance maximale de 11 kW et avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg »³⁶ ;
- Les motocyclettes de catégorie A2 : « motocyclettes d'une puissance maximale de 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance »³⁷ ;
- Les motocyclettes de catégorie A : « motocyclettes avec ou sans side-car d'une puissance supérieure à 35 kW »³⁸.

Ces véhicules ne faisant pas l'objet du cœur de la présente contribution, nous ne nous y attarderons pas.

Section 6. Tableau synthétique

Types d'engin	Roues	Pédales/manivelles	Moteur	Vitesse max.	Immatriculation et certificat de conformité	Réglementation applicable
Cycles	2 ou +	Pédales ou manivelles	/	/	/	Cycles si montés et piétons si non montés
Cycles électriques	2 ou +	Pédales ou manivelles	Moteur électrique d'appoint: 250 W max	25 km/h	/	Cycles si montés et piétons si non montés
Engins de déplacement non motorisés	Indéfini	/	/	/	/	Cycles si circulation plus rapide que l'allure du pas et piétons si non montés ou circulation à l'allure du pas
Engins de déplacement motorisés	1 ou +	/	Moteur	25 km/h	/	Cycles si circulation plus rapide que l'allure du pas et piétons si non montés ou circulation à l'allure du pas

³⁴ Art. 2.18 du CR.

³⁵ M.B., 30 avril 1998.

³⁶ Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque, sauf s'il s'agit d'une motocyclette avec side-car dont la roue du side-car n'est pas munie d'un frein.

³⁷ *Idem.*

³⁸ *Idem.*

Types d'engin	Roues	Pédales/manivelles	Moteur	Vitesse max.	Immatriculation et certificat de conformité	Réglementation applicable
Cycles motorisés	2 à 4	Pédales	Moteur à combustion interne ou électrique: 50 cm ³ et 1000 W max	25 km/h	Certificat de conformité	Cycles si montés et piétons si non montés
Cyclo-moteurs de classe A	2 à 3	/	Moteur à combustion interne ou électrique: 50 cm ³ et 4000 W max	25 km/h	Certificat de conformité et immatriculation	Cyclomoteurs si montés et piétons si non montés
Cyclomoteurs de classe B	2 à 4	/	Si 2 à 4 roues: moteur à combustion interne ou électrique: 50 cm ³ et 4000 W max Si 3 à 4 roues: moteur à allumage commandé, à allumage par compression, électrique: 50 cm ³ et 4000 W max Si 4 roues avec habitacle fermé: moteur à allumage commandé, à allumage par compression, électrique: 6000 W max	45 km/h	Certificat de conformité et immatriculation	Cyclomoteurs si montés et piétons si non montés
Speed pedelecs	2	Pédales	Moteur à combustion interne ou électrique: 50 cm ³ et 4000 W max	45 km/h	Certificat de conformité et immatriculation	Cyclomoteurs si montés et piétons si non montés

Chapitre 2. Les cycles et autres nouveaux engins de déplacement au regard du droit pénal

Remarques liminaires sur les peines

Dans le présent chapitre, nous nous attellerons à déterminer les peines susceptibles de sanctionner la violation des règles qui encadrent l'utilisation des cycles et nouveaux engins de déplacement.

Pour ce faire, il conviendra principalement de se référer à l'arrêté royal du 30 septembre 2005³⁹ qui désigne les infractions au Code de la route par degré, en fonction de leur gravité. Les peines sanctionnant ces infractions sont, quant à elles, portées par l'article 29 de la loi du 16 mars 1968 sur la circulation routière (ci-après LCR)⁴⁰, lequel prévoit pour :

- les infractions du 1^{er} degré : une amende de 10 euros à 250 euros ;
- les infractions du 2^e degré : une amende de 20 euros à 250 euros⁴¹ ;

³⁹ Arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 9 novembre 2005.

⁴⁰ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

⁴¹ Conformément à l'article 38, § 1, 3^o, de la LCR, une déchéance du droit de conduire (facultative) est également possible.

- les infractions du 3^e degré : une amende de 30 euros à 500 euros⁴² ;
- les infractions du 4^e degré : une amende de 40 euros à 500 euros et une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus⁴³.

Ces amendes doivent, bien entendu, être majorées des décimes additionnels et peuvent être doublées en cas de récidive dans les trois ans à dater d'un jugement antérieur, portant condamnation à une peine du 2^e, 3^e ou 4^e degré, et passé en force de chose jugée.

Pour éviter des répétitions inutiles, il y a lieu de considérer, en l'absence de précision contraire, que le non-respect des règles visées par la présente contribution constitue une infraction du 1^{er} degré.

Le tribunal de police peut également préférer opter pour une peine alternative (peine de travail⁴⁴, peine de probation autonome⁴⁵ ou peine de surveillance électronique⁴⁶), pour autant que les conditions d'applications soient rencontrées. Le juge de police dispose, en outre, de la possibilité de modaliser la peine prononcée au moyen d'une suspension du prononcé de la condamnation ou d'un sursis, simple ou probatoire⁴⁷.

Un prévenu peut être poursuivi pour une seule prévention (par exemple, circuler en utilisant son téléphone portable) mais, le plus souvent, plusieurs préventions seront mises à sa charge en même temps (par exemple, rouler en état d'ivresse, en état d'imprégnation alcoolique ivresse, et sans être titulaire du permis de conduire).

Dans ce cas, si le tribunal de police estime que les préventions reprochées au prévenu sont établies et liées entre elles par une même unité d'intention, il pourra prononcer une peine unique, soit la peine la plus forte (art. 65, al. 1^{er}, du Code pénal).

Enfin, il convient de rappeler qu'en vertu de l'article 38, § 7, de la loi sur la circulation routière, le juge n'est pas obligé de prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur et de subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait aux examens de l'article 38, § 3⁴⁸, si l'infraction a été commise avec un véhicule qui n'entre pas en ligne de compte pour la déchéance ou si l'infraction a été commise par un piéton.

En d'autres termes, lorsqu'une infraction doit en principe entraîner une déchéance du droit de conduire, le juge peut apprécier l'utilité de prononcer effectivement cette déchéance,

⁴² *Idem.*

⁴³ Il existe également plusieurs cas de déchéances facultatives ou obligatoires dans le Code de la route (voy. A. RONDAO ALFACE, « Circulation routière. Du neuf en matière de déchéance du droit de conduire », *For. Ass.*, n° 180, 2018/1, pp. 1 et 2).

⁴⁴ Art. 37quinquies à 37septies CP.

⁴⁵ Art. 37octies à 37undecies CP.

⁴⁶ Art. 37ter à 37quater CP.

⁴⁷ Art. 3 et 8 de la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, *M.B.*, 17 juillet 1964.

⁴⁸ Soit les examens théorique, pratique, médical et psychologique. Notons que lorsque le juge subordonne la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait à un ou plusieurs des examens visés à l'article 38, § 3, il peut limiter cette mesure à la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction ayant donné lieu à la déchéance a été commise (art. 45, al. 3, de la LCR).

dans les cas où, un véhicule qui n'est pas considéré comme un « véhicule à moteur »⁴⁹, a été utilisé. Ainsi, à titre d'exemple, le juge de police confronté à un cycliste en état d'ivresse ou sous l'influence de stupéfiants, titulaire d'un permis de conduire, devra décider s'il estime que la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur ne présente aucune utilité dans le cas d'espèce ou si elle contribue à la politique de sécurité routière en matière de conduite sous influence⁵⁰. Le juge tiendra notamment compte des circonstances de l'infraction, des antécédents, du comportement et de la personnalité du prévenu.

En effet, la peine de déchéance du droit de conduire peut parfois être disproportionnée et manquer son objectif de promotion de la sécurité routière, notamment lorsque les utilisateurs n'ont pas (ou pas encore) de permis de conduire. Dans ces cas, il serait vain et injustifié de leur imposer une interdiction de conduire obligatoire. Cela étant dit, la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur reste possible pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus (ou pour une période plus longue et même à titre définitif dans certains cas)⁵¹.

Section 1^{re}. L'âge minimum et le permis de conduire

En vertu de l'article 21, alinéa 1^{er}, de la loi sur la circulation routière, nul ne peut conduire, sur la voie publique, un véhicule à moteur s'il n'est titulaire et porteur d'un permis de conduire régulièrement délivré en Belgique, ou d'un permis de conduire étranger, soit national soit international, dans les conditions fixées par les dispositions applicables en matière de circulation routière internationale.

Le permis de conduire doit être en ordre de validité pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule.

Des dispenses à l'obligation d'être titulaire et porteur d'un permis de conduire sont toutefois prévues, notamment en vue de l'apprentissage (art. 21 de la LCR et art. 4 de l'A.R. du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire).

L'article 8 du Code de la route détermine enfin l'âge minimal requis (entre 16 et 21 ans) pour la conduite d'un véhicule, selon la catégorie à laquelle ce dernier appartient⁵².

§ 1^{er}. L'absence d'exigence d'un âge minimal et d'un permis de conduire

Le permis de conduire n'est obligatoire qu'en cas de conduite d'un véhicule à moteur.

La conduite des modes de mobilité suivants ne requiert dès lors pas de permis de conduire dans la mesure où ils ne sont pas considérés comme des « véhicules à moteur »⁵³ par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire :

⁴⁹ Voy. le questionnaire relatif à cette notion de « véhicule à moteur » lorsqu'il est question d'un cycle motorisé (section 6 du présent chapitre). Le speed pedelec est quant à lui un véhicule à moteur, au contraire des cycles (électriques ou non) et des engins de déplacement (motorisés ou non).

⁵⁰ *Doc. parl.*, La Chambre, sess. 2014-2015, n° 54-0440/002, p. 3.

⁵¹ Pour de plus amples informations, D. CHICHOYAN et P. LAMBOTTE, « Le point sur les déchéances du droit de conduire et les récentes réformes en droit de la circulation routière », *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police*, Bruges, la Charte, 2019, p. 154.

⁵² À ne pas confondre avec l'article 18 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire qui détermine l'âge minimal pour obtenir un permis de conduire.

⁵³ Quand bien même ils posséderaient un moteur.

- les cycles, électriques⁵⁴ ou non ;
- les engins de déplacement motorisés⁵⁵ ou non ;
- les cycles motorisés⁵⁶.

En outre, ces moyens de locomotion sont autorisés à tout âge, à l'exception des cycles motorisés qui ne peuvent être utilisés qu'à partir de 16 ans (art. 8.2, 6°, du CR)⁵⁷.

Sur la base de ces considérations, il nous paraît qu'il aurait été plus logique d'assimiler les « cycles motorisés » aux « cyclomoteurs de classe A » (âge minimal requis de 16 ans⁵⁸ et vitesse limitée à 25 km/h), au lieu de créer une nouvelle classification⁵⁹.

§ 2. L'exigence d'un âge minimal et/ou d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs

La conduite d'un cyclomoteur est subordonnée à un âge minimal et, le cas échéant, à la détention d'un permis de conduire qui dépend de la vitesse maximale autorisée du véhicule.

A. L'âge minimal et l'absence d'exigence d'un permis de conduire pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe A

En vertu de l'article 8.2, 3°, a), du Code de la Route, l'âge de 16 ans est requis pour piloter un cyclomoteur de classe A.

L'article 4, 11° de l'arrêté royal du 23 mars 1998 dispense, en revanche, de permis de conduire les conducteurs de cyclomoteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h, soit les conducteurs de cyclomoteurs de classe A. À cet égard, il convient toutefois de garder à l'esprit que lorsqu'une déchéance du droit de conduire est prononcée à l'encontre du titulaire d'un permis AM (soit les conducteurs de cyclomoteurs de classe B), la conduite d'un cyclomoteur de classe A tombe également sur le coup de l'interdiction de conduire (art. 2, § 1, 1°, dernier alinéa et art. 65 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire).

B. L'âge minimal et l'exigence d'un permis de conduire pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe B

À l'instar de la réglementation applicable pour les cyclomoteurs de classe A, le conducteur d'un cyclomoteur de classe B doit être âgé d'au moins 16 ans.

⁵⁴ Art. 1, 3°, al. 2, de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

⁵⁵ Nous verrons que la question de savoir si un engin de déplacement motorisé est un véhicule à moteur ou non n'est pas aussi claire dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

⁵⁶ Art. 1, 3°, al. 3, de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

⁵⁷ En cas de violation de cette disposition, le mineur d'âge pourra être poursuivi devant les juridictions de la jeunesse, et non devant le tribunal de police dès lors qu'il est d'office âgé de moins de 16 ans. Pour en savoir plus sur les conducteurs mineurs, voy. not. B. CEULEMANS et A. VANHAELEN, « Les conducteurs mineurs ou débutants : un statut particulier devant le tribunal de police ? », *Actualités du tribunal de police*, Limal, Anthemis, coll. « Jeune Barreau de Namur », 2019, pp. 33-75.

⁵⁸ *Infra*.

⁵⁹ Le législateur en a décidé autrement et a considéré que les cycles motorisés, équipés d'un pédalier, devaient être distingués des cyclomoteurs de classe A (absence de pédalier).

En revanche, contrairement aux conducteurs de cyclomoteurs de classe A, la conduite d'un cyclomoteur de classe B ou d'un speed pedelec est subordonnée à la détention d'un permis de conduire AM⁶⁰.

Les permis A1⁶¹, A2⁶², A⁶³, B⁶⁴, C⁶⁵, C1⁶⁶, D⁶⁷ et D1⁶⁸ permettent également la conduite des cyclomoteurs de classe B (art. 20 de l'arrêté royal du 23 mars 1998).

Le défaut de permis est sanctionné d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou d'une amende de 200 euros à 2.000 euros (art. 30 de la LCR)⁶⁹.

§ 3. Tableau récapitulatif

Type d'engins	Âge minimum	Permis de conduire
Cycles, électriques ou non	/	/
Engins de déplacement, motorisés ou non	/	/
Cycles motorisés	16 ans	/
Cyclomoteurs de classe A	16 ans	/
Cyclomoteurs de classe B. dont speed pedelecs	16 ans	Principe: AM, mais également valables: A1, A2, A, B, C, C1, D et D1 Exception: pas de permis pour les conducteurs nés avant le 15.02.1961

⁶⁰ Art. 2, § 1^{er}, 1^o, et art. 18 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Notons qu'en application de l'article 4, 10^o, du même arrêté, les conducteurs de véhicules de la catégorie AM nés avant le 15 février 1961 sont dispensés de permis de conduire.

⁶¹ Le permis A1 vise les motocyclettes d'une cylindrée maximale de 125 cm³, d'une puissance maximale de 11 kW et avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg, ainsi que les tricycles à moteur d'une puissance ne dépassant pas 15 kW.

⁶² Le permis A2 vise les motocyclettes d'une puissance maximale de 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.

⁶³ Le permis A vise les motocyclettes avec ou sans side-car d'une puissance supérieure à 35 kW et les tricycles à moteur d'une puissance supérieure à 15 kW.

⁶⁴ Le permis B vise les véhicules automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg et conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur. Le titulaire du permis B depuis au moins deux ans pourra conduire une motocyclette de 125 cm³ maximum, mais devra suivre une formation complément de 4 heures (voy. B. CEULEMANS et T. PAPART, *Vade-mecum du Tribunal de police*, Bruxelles, Kluwer, 2013, p. 107).

⁶⁵ Le permis C vise véhicules automobiles autres que ceux des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur.

⁶⁶ Le permis C1 vise les véhicules automobiles autres que ceux des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg sans dépasser 7.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur.

⁶⁷ Le permis D vise les véhicules automobiles conçus et construits pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur ; aux véhicules automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

⁶⁸ Le permis D1 vise les véhicules automobiles conçus et construits pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur et d'au maximum seize passagers outre le conducteur et ayant une longueur maximale de 8 mètres.

⁶⁹ Voy. les articles 30 à 32 de la LCR pour l'ensemble des peines sanctionnant les infractions relatives au permis de conduire et à la licence d'apprentissage.

Section 2. L'aptitude à la conduite

Conformément à l'article 8.3 du Code de la route et à l'article 27^{ter} de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière :

« Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habilité nécessaires.
Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit »⁷⁰.

L'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire prévoit également des « normes médicales » auxquelles le candidat au permis de conduire et le titulaire d'un permis de conduire doivent satisfaire (notamment, pour les véhicules des catégories AM, A1, A2 et A). Ces règles concernent, entre autres, l'aptitude physique et psychique à la conduite, les fonctions visuelles, l'usage d'alcool, de substances psychotropes et de médicaments, les affections des reins et du foie, les implants, etc.⁷¹.

Dès lors, même si un permis de conduire n'est pas requis pour la plupart des nouveaux modes de déplacement, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants reste interdite⁷². Ainsi, le jeune de 16 ans, quelque peu sous l'influence de l'alcool après une soirée « arrosée », qui souhaiterait rentrer chez lui au moyen d'une trottinette électrique « traînant » sur le trottoir serait bien mal avisé. Il s'expose, en effet, en cas d'imprégnation alcoolique (selon la concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré ou par litre de sang) à une amende allant de 25 euros à 2.000 euros et, en cas d'ivresse, à une amende oscillant entre 200 euros à 2.000 euros⁷³ (art. 34 et 35 de la LCR). En outre, en cas d'imprégnation alcoolique, une déchéance du droit de conduire peut être prononcée (art. 38, § 1, 1^o, de la LCR), tandis qu'en cas d'ivresse une déchéance du droit de conduire d'un mois à 5 ans ou à titre définitif doit obligatoirement être prononcée⁷⁴. Par ailleurs, en cas de consommation d'autres substances qui influencent la conduite, le conducteur encourt une peine d'amende de 200 euros à 2.000 euros⁷⁵ et une déchéance facultative du droit de conduire (art. 38, § 1, 1^o, de la LCR).

La violation de l'article 8.3 du Code de la route est, quant à elle, une infraction du 2^e degré.

⁷⁰ La violation de cette disposition est punie d'une amende de 10 euros à 250 euros (art. 28^{bis} de la loi du 16 mars 1968).

⁷¹ Pour plus de détails, voy. I. BRUGGEMAN, « Permis de conduire », *Postal Mémoires. Lexique du droit pénal et des lois spéciales*, 2018, p. 33 et s.

⁷² Il a, par exemple, été jugé que l'article 34, § 2, 1^o, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière qui sanctionne quiconque conduit un véhicule ou une monture en état d'intoxication alcoolique s'applique également au conducteur d'un fauteuil roulant électrique (Pol. Bruxelles (Fr.), 2 mai 2016, *C.R.A.*, 2016, liv. 4, p. 75). Quant à l'absorption de boisson alcoolisées par un cycliste de nature à aggraver le risque d'accident, voy. Civ. Verviers, 30 juin 1999, *R.G.A.R.*, 2000, p. 13282.

⁷³ Ces peines peuvent être aggravées en cas de récidive (art. 34, § 1, al. 2, et 36 de la LCR).

⁷⁴ Sous réserve de l'application de l'article 38, § 7, de la LCR, exposée ci-avant.

⁷⁵ Voir une peine plus sévère en cas de récidive.

Section 3. Les casques et vêtements de protection

§ 1^{er}. L'obligation du port d'un casque de protection

Le port d'un casque de protection est uniquement obligatoire pour les conducteurs et passagers de tricycles, de quadricycles à moteur et de cyclomoteurs (de classe A et de classe B), sans habitacle.

Les conducteurs de speed pedelecs peuvent toutefois choisir entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo. S'ils optent pour ce dernier, celui-ci doit offrir une protection aux tempes et à l'arrière de la tête.

En outre, le casque de protection porté par les conducteurs et passagers domiciliés en Belgique doit, pour les tailles des casques pour lesquelles une homologation est requise, être pourvu d'une marque d'homologation attestant la conformité aux normes définies par le législateur (art. 36 du CR).

Plusieurs auteurs de doctrine ont, à juste titre, regretté que le législateur n'ait pas généralisé l'obligation du port du casque pour les utilisateurs des nouveaux cycles et engins de déplacement. En effet, même en cas de vitesse inférieure à 25 km/h, les conséquences d'un accident peuvent être dramatiques en l'absence d'un casque de protection⁷⁶. Nous pensons, bien évidemment, aux chocs à la tête qui causeraient un traumatisme crânien.

Plusieurs initiatives législatives ont été lancées afin d'imposer le port du casque, notamment pour les enfants de moins de 12 ans, mais aucune d'entre elles n'a pu aboutir⁷⁷.

§ 2. L'obligation du port de vêtements de protection

L'article 36, alinéa 4, du Code de la route oblige les conducteurs et passagers de motocyclettes à porter des gants, une veste à manches longues, un pantalon ou une combinaison ainsi que des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles.

En revanche, rien n'est malheureusement prévu pour les autres moyens de mobilité. Or, comme personne ne l'ignore, les nouveaux moyens de déplacement demeurent une source non négligeable d'accidents avec blessures.

Section 4. Les prescriptions techniques

Le certificat de conformité est obligatoire pour les cycles motorisés, les cyclomoteurs et les speed pedelecs : il permet de garantir que le véhicule respecte les règles techniques européennes⁷⁸. En revanche, seuls les cyclomoteurs, dont les speed pedelecs, doivent être immatriculés⁷⁹.

⁷⁶ Voy. R. ROBAYE, *op. cit.*, p. 82 ; B. DEWIT, « Les modes alternatifs de circulation : des lacunes dans la réglementation », *For. Ass.*, 2019, liv. 192, p. 44 ; R. VANBERGEN, *op. cit.*, p. 3, lequel considère d'ailleurs, à raison, que l'absence de port d'un casque pourrait être interprété comme une imprudence, ce qui pourrait faire « supporter une part de responsabilité de l'accident à la victime qui réclamerait un dommage pour un choc à la tête ».

⁷⁷ V. LAFARQUE, « À vélo, le port du casque est-il obligatoire ? », *B.J.S.*, 2017, p. 15.

⁷⁸ Voy. le site du SPF Mobilité et Transports, <https://mobilit.belgium.be>.

⁷⁹ Art. 2 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, *M.B.*, 8 août 2011. L'article 2, § 2, 10°, de cet arrêté royal exclut expressément les bicyclettes motorisées de l'obligation d'immatriculation.

Par ailleurs, les articles 81 à 82*bis* du Code de la route imposent certaines prescriptions techniques aux moyens de déplacement visés ci-après.

§ 1^{er}. Les véhicules à moteur et leurs remorques

L'article 81 du Code de la route détermine les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire, notamment, les cyclomoteurs et leurs remorques (en matière de pneumatiques, par exemple) et prohibe certains comportements (interdiction d'ornements dangereux, interdiction de présenter des dégradations susceptibles d'aggraver les conséquences d'un accident...).

Les cyclomoteurs (et donc les speed pedelecs) doivent également être conformes à l'arrêté royal du 10 octobre 1974⁸⁰.

§ 2. Les cycles et leurs remorques

L'article 82 du Code de la route régleme les prescriptions relatives aux bicyclettes, à savoir :

- ne pas dépasser 0,75 mètre de large ;
- être équipés d'un avertisseur sonore constitué par une sonnette pouvant être entendue à une distance de 20 mètres ;
- utiliser, entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, à l'avant un feu fixe ou clignotant non éblouissant blanc ou jaune et à l'arrière un feu fixe ou clignotant non éblouissant rouge (ce dernier doit être visible la nuit par atmosphère limpide, à une distance minimale de 100 mètres)⁸¹ ;
- sauf exceptions visées à l'article 82.1.1, 5°, être munis en permanence d'un catadioptr⁸² blanc à l'avant et d'un catadioptr rouge à l'arrière ;
- sauf exceptions visées à l'article 82.1.1, 5°, posséder des pédales munies en permanence de catadioptr jaunes ou oranges ;
- sauf exceptions visées à l'article 82.1.1, 5°, être munies en permanence d'une signalisation latérale constituée : soit d'une bande réfléchissante blanche en forme de cercle continu de chaque côté du pneu de la roue avant et de la roue arrière, soit, sur chaque roue, d'au moins deux catadioptr jaunes ou oranges à double face, fixés aux rayons et disposés symétriquement, soit de la combinaison de ces deux types ;
- sauf si elles sont équipées de roues d'un diamètre maximal de 500 mm, être pourvues de deux freins suffisamment efficaces et agissant l'un sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière.

Relativement aux tricycles et quadricycles – qui ne peuvent dépasser une largeur de 2,5 mètres –, l'article 82 du Code de la route impose les mêmes obligations en matière de

⁸⁰ Arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, *M.B.*, 15 novembre 1974.

⁸¹ Voy. également la section 6 de la présente contribution et l'article 30.3, 1°, du CR.

⁸² Pour les détails afférents aux catadioptr, voy. l'article 82.1.4 du CR et l'arrêté royal du 21 décembre 1983 relatif aux conditions d'homologation auxquelles doivent répondre les catadioptr et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cycles et leurs remorques, ainsi que les catadioptr latéraux et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cyclomoteurs, *M.B.*, 7 février 1984.

feux avant et arrière et d'avertisseur sonore. Il oblige également la présence permanente de catadioptres jaunes ou orange sur les pédales.

En outre, les quadricycles doivent être munis en permanence de deux catadioptres blancs à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière. Pour leur part, les tricycles avec une roue à l'avant doivent être munis en permanence d'un catadioptre blanc à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière et s'ils ont deux roues de deux catadioptres blancs à l'avant et d'un catadioptre rouge à l'arrière. Enfin, les tricycles et quadricycles doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace.

En vertu de l'article 82.1.3 du Code de la route, les remorques tirées par des bicyclettes (lesquelles ne peuvent excéder 1,75 mètre) ou des tricycles ou quadricycles (lesquelles ne peuvent excéder la largeur du véhicule tracteur) doivent être munies en permanence de deux catadioptres rouges à l'arrière. Elles doivent également posséder un feu rouge dès que leur encombrement rend invisible le feu rouge utilisé pour le cycle.

La masse de la remorque attelée à une bicyclette ne peut dépasser 80 kg, chargement et passagers compris. Toutefois, une remorque d'une masse de plus de 80 kg peut être utilisée lorsqu'elle dispose d'un système de freinage s'actionnant automatiquement lorsque le cycliste freine.

Enfin, l'article 82*bis* du Code de la route confirme que la largeur maximale d'un engin de déplacement ne peut dépasser un mètre (*infra*, section 5).

Section 5. Les passagers et les chargements

§ 1^{er}. Les passagers

La réglementation relative au transport des passagers gît dans les articles 44.4 et 44.5 du Code de la route.

En vertu de ces dispositions :

- les bicyclettes, les cycles motorisés, les cyclomoteurs (en ce compris les speed pedelecs), les tricycles ou les quadricycles (avec ou sans moteur) ne peuvent porter plus de personnes que le nombre pour lequel le ou les sièges sont aménagés ;
- les cycles et cycles motorisés peuvent tracter une seule remorque qui peut transporter deux passagers au maximum et qui doit être équipée de sièges qui offrent une protection efficace des mains, des pieds et du dos ;
- les passagers de cyclomoteurs, de tricycles à moteur et de quadricycles à moteur doivent avoir les pieds sur les repose-pieds ;
- les passagers ne peuvent jamais prendre la position dite « en amazone »⁸³.

En outre, selon l'article 35.1.1., alinéas 7 et 8, du Code de la route, les enfants de moins de 3 ans ne peuvent jamais être transportés sur un cyclomoteur à deux roues tandis que les enfants de 3 à 8 ans peuvent y être transportés dans un dispositif de retenue adapté. La méconnaissance de cette disposition constitue une infraction du 3^e degré.

⁸³ Les deux jambes placées du même côté du véhicule.

§ 2. Les chargements

Les utilisateurs des nouveaux cycles et engins de déplacement ne sont, en pratique, que rarement amenés à transporter des chargements.

Toutefois, lorsqu'ils doivent le faire, ils sont tenus de respecter les prescriptions générales de l'article 45 du Code de la route qui s'imposent à tout véhicule (chargement non nuisible à la visibilité du conducteur, non constitutif d'un danger pour le conducteur...), sous peine de commettre une infraction du 2^e degré⁸⁴.

En outre, la longueur, la largeur et la hauteur des chargements ne peuvent excéder les dimensions reprises à l'article 46 du Code de la route, dont la rédaction est pour le moins chaotique. Cette disposition peut se résumer comme suit :

- en ce qui concerne les cycles à deux roues (électriques ou non), les cycles motorisés à deux roues et les engins de déplacement (motorisés ou non) :
 - la largeur du véhicule chargé ne peut excéder 1 mètre⁸⁵ et pour les engins de déplacement, le chargement ne peut pas dépasser 30 centimètres de chaque côté du véhicule ;
 - le chargement ne peut pas dépasser l'extrémité arrière de plus de 50 centimètres. Il ne peut en principe dépasser l'extrémité avant, sauf pour les engins de déplacement pour lesquels le chargement peut dépasser jusqu'à 50 centimètres à l'avant. En outre, les remorques attelées aux cycles sans moteur ne peuvent dépasser, chargement compris, une longueur totale de 2,50 mètres ;
 - la hauteur d'un véhicule chargé ne peut en principe dépasser 4 mètres, à l'exception des cycles sans moteur et des engins de déplacement (motorisés ou non) pour lesquels la limite verticale est de 2,5 mètres ;
- en ce qui concerne le speed pedelec à deux roues ou sa remorque :
 - la largeur du véhicule chargé ne peut excéder 1 mètre ;
 - le chargement ne peut dépasser l'extrémité arrière du véhicule ou de la remorque de plus de 50 centimètres ;
 - la hauteur d'un véhicule chargé ne peut dépasser 4 mètres ;
- en ce qui concerne les cyclomoteurs à trois ou quatre roues, les tricycles et les quadricycles (avec ou sans moteur) :
 - la largeur du chargement ou leur remorque ne peut excéder de plus de 30 centimètres la largeur du véhicule non chargé, avec un maximum absolu de 2,50 mètres⁸⁶ ;

⁸⁴ À l'exception de l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour que le chargement ainsi que les accessoires servant à arrimer ou à protéger le chargement ne puissent, par leur bruit, gêner le conducteur, incommoder le public ou effrayer les animaux (infraction du 1^{er} degré).

⁸⁵ Voy. aussi l'article 82.4.1 du CR qui prévoit que la largeur maximale d'une bicyclette est fixée à 75 centimètres.

⁸⁶ Voy. également l'article 82.4.2 du CR.

- le chargement ne peut dépasser l'extrémité arrière du véhicule ou de la remorque de plus de 50 centimètres ;
- la hauteur d'un véhicule chargé ne peut dépasser 4 mètres.

Section 6. Les feux

L'article 30 du Code de la route détermine les feux dont l'usage est obligatoire, entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en toutes circonstances, s'il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres.

Cette disposition distingue trois catégories de moyens de locomotion :

- les véhicules à moteur ;
- les « autres véhicules, usagers et animaux », ce qui englobe les cycles montés, les remorques, les véhicules attelés, les charrettes à bras, les animaux de trait non attelés, de charge ou de monture et bestiaux, tous autres véhicules lorsqu'ils circulent sur la chaussée, les éléments de colonnes militaires, les utilisateurs d'engins de déplacement et, enfin, les véhicules exclusivement destinés aux manifestations folkloriques ;
- les véhicules dont la largeur est supérieure à 2,50 mètres.

Nous ne nous intéresserons qu'aux deux premiers types.

§ 1^{er}. Les véhicules à moteur

Le terme « véhicule à moteur » désigne tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres (art. 2.16 du CR).

Bien qu'ils répondent pourtant à cette définition, les engins de déplacement motorisés sont expressément exclus de cette catégorie par l'article 2.15.2, alinéa 2, du Code de la route.

Les cycles électriques ne relèvent pas non plus des « véhicules à moteur », même s'ils sont équipés d'un moteur. L'article 2.15.1 du Code de la route mentionne, en effet, explicitement que les cycles électriques appartiennent à la catégorie des « cycles » (donc, *a contrario*, pas à celle des « véhicules à moteur »). Cette position adoptée par le législateur peut être défendue puisque le moteur d'un cycle électrique ne peut servir que d'assistance au pédalage, et ne circule donc pas « par ses propres moyens » (ce n'est pas un moteur autonome).

Dès lors que les speed pedelecs sont assimilés à des cyclomoteurs de classe B, ils sont, sans hésitation, des « véhicules à moteur ».

En revanche, la plus grande incertitude demeure quant aux cycles motorisés : s'agit-il de « cycles » ou de « véhicules à moteur »⁸⁷ ?

⁸⁷ En effet, comme exposé ci-avant, pour l'application de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, le législateur a exclu les « cycles motorisés » des « véhicules à moteur » (art. 1, 3°, al. 3, de l'A.R. du 23 mars 1998 : voy. les termes « pour l'application du présent règlement »). Il n'a toutefois pas prévu cette exclusion dans le Code de la route.

Les arguments en faveur de la qualification de « cycles » nous semblent être les suivants :

- l'article 7^{ter} du Code de la route assimile les conducteurs de cycles motorisés aux cyclistes ;
- l'article 81 du Code de la route (*supra*), qui détermine les prescriptions techniques des véhicules à moteur, ne concerne que les véhicules automobiles, les cyclomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques (et donc pas les cycles motorisés).

A contrario, les arguments en faveur de la qualification de « véhicule à moteur » peuvent être résumés comme suit :

- le moteur d'un cycle motorisé a pour but premier d'assister au pédalage. Cependant, contrairement au moteur du cycle électrique, il peut fonctionner seul, sans la nécessité d'un quelconque pédalage. Le cycle motorisé est donc bien « un véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres » (définition du véhicule à moteur) ;
- l'article 2.15.1 du Code de la route, qui définit ce qu'il faut entendre par « cycles », prévoit expressément que les vélos électriques demeurent des « cycles ». Cette précision n'est, par contre, pas donnée pour les cycles motorisés (art. 2.15.3 du CR). L'on peut donc raisonnablement soutenir que si le législateur a créé une catégorie spécifique, qui fait l'objet d'une définition distincte, ce n'est pas pour assimiler les « cycles motorisés » aux « cycles » ;
- les cycles motorisés correspondent à la catégorie L1e-A (« vélo à moteur ») du règlement UE n° 168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles⁸⁸ ;
- les cycles motorisés nécessitent en principe une assurance R.C. lorsque « le moteur est capable de produire une certaine force de propulsion sans que le conducteur ne doive pédaler »⁸⁹.

À notre estime, en suivant une interprétation littérale de la loi, le cycle motorisé doit, par conséquent, être considéré comme un « véhicule à moteur » au sens du Code de la route.

En revanche, d'un point de vue téléologique, le législateur semble avoir voulu assimiler les cycles motorisés aux cycles quant à la réglementation à suivre (article 7^{ter} du CR)⁹⁰.

Pour les véhicules à moteur, le Code de la route prévoit les feux suivants :

⁸⁸ Disponible sur <https://eur-lex.europa.eu>. Voy. également A. MARUT, « Cycle, engin de déplacement et cyclomoteur », *Postal Mémoires. Lexique du droit pénal et des lois spéciales*, C 400/3.4, p. 55.

⁸⁹ S. VEREECKEN et S. SUYS, « Les nouvelles formes de mobilité créent une certaine anxiété sur le plan juridique », *Assur.présent*, 2017, liv. 2, p. 7.

⁹⁰ À titre d'exemple, l'article 22.1 du CR prévoit que « la circulation sur les routes pour automobiles est réservée aux véhicules à moteur, (...) à l'exception des cyclomoteurs ». Nous ne pouvons concevoir que l'accès à ces routes soit autorisé pour les cycles motorisés et interdit pour les speed pedelecs dès lors que ces derniers ont une puissance et une vitesse supérieures, qu'ils nécessitent l'obtention d'un permis AM et le port d'un casque.

- À l'avant :
 - des feux de croisement ou des feux de route (communément appelés « gros/grands phares ») qui peuvent être utilisés simultanément⁹¹. Dans certains cas, les feux de route doivent toutefois être éteints et remplacés par les feux de croisement afin notamment d'éviter l'éblouissement d'autres usagers⁹² ;
 - des feux de brouillard avant qui ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Ils peuvent remplacer les feux de croisement ou les feux de route, voire être allumés simultanément avec ces feux⁹³.
- À l'arrière :
 - des feux rouges ;
 - des feux de brouillard arrière qui doivent et ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 mètres environ, ainsi qu'en cas de forte pluie.

Relativement aux cyclomoteurs (donc aux speed pedelecs), en dehors des circonstances visées à l'article 30, le feu de croisement et le feu rouge arrière doivent être utilisés en permanence, auquel cas le feu de route ne peut alors être utilisé (art. 30*bis* du CR).

§ 2. Les cycles montés

L'article 30.3, 1°, du Code de la route impose que les cycles montés (cycles électriques ou non) soient munis d'un feu blanc ou jaune à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière⁹⁴.

Sur les vélos, il est possible de positionner des feux amovibles, alimentés au moyen de piles ou à recharger, si le cycle n'en dispose pas de base.

§ 3. Les engins de déplacement

Les engins de déplacement (motorisés ou non) sont visés par l'article 30.3, 6°, du Code de la route. Lorsqu'ils se déplacent sur les parties de la voie publique qui ne sont pas réservées aux piétons, ils doivent disposer des feux identiques à ceux des cycles montés, soit :

- à l'avant : un feu blanc ou jaune ;
- à l'arrière : un feu rouge.

⁹¹ Est une infraction de 3^e degré, le fait de ne pas allumer les feux de croisement ou les feux de route à l'avant et les feux rouges à l'arrière pour les véhicules à moteur entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toutes circonstances lorsqu'il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres.

⁹² Commet une infraction du 2^e degré, le conducteur du véhicule à moteur qui n'éteint pas ses feux de route en les remplaçant par ses feux de croisement, dans les cas suivants :

- à l'approche d'un usager venant en sens inverse, à la distance nécessaire pour que celui-ci puisse continuer sa marche aisément et sans danger ;
- à l'approche d'un véhicule sur rails ou d'un bateau dont le conducteur ou le pilote risque d'être ébloui par les feux de route ;
- lorsque le véhicule en suit un autre à une distance de moins de 50 mètres, sauf lorsqu'il effectue un dépassement.

⁹³ Celui qui n'utilise pas ses feux de brouillard (ou « antibrouillards ») alors que la visibilité est réduite à moins de 100 mètres en raison du brouillard, de chutes de neige ou de fortes pluies commet une infraction du 2^e degré.

⁹⁴ Voy. également la section 4 du présent chapitre, relative aux prescriptions techniques.

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche.

Si les utilisateurs d'engins de déplacement circulent sur le côté gauche de la chaussée, l'ordre et la place des feux sont inversés.

§ 4. Les « autres véhicules »

Par souci de complétude, il convient de préciser que l'article 30.3, 4°, du Code de la route prévoit que tous les autres véhicules⁹⁵ qui circulent sur la chaussée – sauf s'ils ne l'empruntent que pour la traverser – doivent avoir un feu blanc ou jaune à l'avant ainsi qu'un feu rouge à l'arrière.

Section 7. La place des conducteurs sur la voie publique

Il convient de s'interroger sur la place que les utilisateurs des moyens de locomotion analysés ci-avant peuvent occuper sur la voie publique. Les nouveaux cycles et engins de déplacement étant assez récents, de nombreux utilisateurs pensent, en effet, parfois pouvoir circuler où bon leur semble. C'est pourquoi il n'est, par exemple, pas rare de croiser l'utilisateur d'une trottinette électrique ou d'un vélo électrique circuler sur un trottoir, ce qui accroît incontestablement les risques d'accident, ces modes de mobilité pouvant, dans certains cas, atteindre une vitesse importante.

Par ailleurs, au fil des années, le législateur n'a eu de cesse de créer des nouveaux types de rues ou parties de la voie publique réservés aux cycles et nouveaux modes de déplacement.

Un point sur la réglementation en vigueur semble donc s'imposer.

§ 1^{er}. Les autoroutes et les routes pour automobiles

L'accès aux autoroutes est bien entendu interdit à l'ensemble des nouveaux cycles et engins de déplacement, conformément à l'article 21 du Code de la route. En effet, il est impossible d'y circuler à une vitesse inférieure à 70 km/h.

Par ailleurs, aux termes de l'article 22.1 du même Code, la circulation sur les routes pour automobiles⁹⁶ est réservée aux véhicules à moteur, à l'exception des cyclomoteurs. Cette exclusion s'explique par le fait que ces routes sont en principe réservées aux véhicules motorisés suffisamment rapides (la limitation de vitesse pouvant varier entre 50 et 120 km/h), alors que la vitesse maximale d'un cyclomoteur est de 45 km/h.

§ 2. Les pistes cyclables

Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable, les cycles, les cycles motorisés, les engins de déplacement et les cyclomoteurs doivent l'emprunter, sous réserve des précisions

⁹⁵ Nous n'apercevons pas concrètement quel moyen de locomotion est visé par cette notion dès lors que le législateur a envisagé, de manière exhaustive, nous semble-t-il, les différents modes de déplacement.

⁹⁶ Soit la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F9 et dont la fin est indiquée par le signal F11 (art. 2.4 du CR).

développées ci-après. En l'absence d'une telle piste cyclable, ils doivent alors emprunter la chaussée⁹⁷ (art. 9 du CR).

A. Définition

La définition de la piste cyclable est assez claire : il s'agit de « la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues de classe A » (art. 2.7 du CR).

Elle est indiquée par les signaux D7 (piste cyclable obligatoire), D9⁹⁸ (partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues de classe A) ou par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche, n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles.

La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée.

B. Les cycles et les cyclomoteurs de classe A

Si la définition de la piste cyclable paraît relativement évidente, son utilisation est, en revanche, réglementée de manière assez curieuse par l'article 9.1.2, 1° du Code de la route, et diffère selon la manière dont elle est située :

- lorsque la piste cyclable, indiquée par des marques routières, est située à droite par rapport au sens de leur marche, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A⁹⁹ doivent obligatoirement l'emprunter (par contre, ils ne peuvent pas la suivre lorsqu'elle se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche) ;
- lorsque la piste cyclable, indiquée par le signal D7 ou D9, est signalée dans la direction qu'ils suivent, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A sont tenus de la suivre (en revanche, si elle se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche, cette obligation cesse si des circonstances particulières le justifient et s'ils circulent à droite par rapport au sens de leur marche) ;
- en présence d'un signal D10¹⁰⁰, les cyclistes (pas les conducteurs de cyclomoteurs de classe A) doivent obligatoirement faire usage de la piste cyclable, peu importe sa position sur la chaussée.

Pour rappel, ces règles s'appliquent également aux conducteurs de cycles motorisés qui sont assimilés aux cyclistes, conformément à l'article 7*ter* du Code de la route.

⁹⁷ La chaussée étant définie comme la « partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général » (art. 2.1 du CR).

⁹⁸ Il conviendrait d'y ajouter le signal D.10.

⁹⁹ Le législateur n'ayant pas prévu l'hypothèse d'un cyclomoteur de classe A à trois roues (pourtant envisagée dans la définition du cyclomoteur de classe A, à l'article 2.17.1 du CR).

¹⁰⁰ Signal utilisé lorsqu'il ne peut être fait usage du signal D9 car l'espace est insuffisant pour séparer la circulation des cyclistes et des piétons et que la sécurité des cyclistes est mieux assurée de la sorte sur de courts tronçons ou des voies publiques lorsque la circulation sur la chaussée est importante et la vitesse maximale autorisée est d'au moins 50 km à l'heure ; ou encore lorsqu'il convient d'obliger les piétons et cyclistes d'emprunter des voies ou parties de voies plus sûres sans qu'il soit possible ou nécessaire de distinguer la partie de la voirie qui leur est réservée.

Elles s'appliquent en outre aux utilisateurs d'engins de déplacement qui se déplacent plus vite que l'allure du pas (article 7bis du CR), avec toutes les difficultés d'interprétation de cette notion. En d'autres termes, l'utilisateur d'un engin de déplacement peut circuler sur le trottoir, sauf s'il dépasse l'allure du pas. Dans ce cas, il doit utiliser la piste cyclable (ou à défaut la chaussée)¹⁰¹.

C. Les tricycles et quadricycles sans moteur

Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre peuvent également emprunter les pistes cyclables (*supra*, art. 2.15.1, dernier alinéa, du CR).

D. Les cyclomoteurs de classe B et les speed pedelecs

Nonobstant le fait que la définition de la piste cyclable n'envisage pas les cyclomoteurs autres que de classe A, l'article 9.1.2, 2°, du Code de la route prévoit que les conducteurs de cyclomoteurs de classe B et de speed pedelecs :

- peuvent utiliser les pistes cyclables¹⁰², là où la vitesse est limitée à 50 km/h à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers qui s'y trouvent ;
- doivent obligatoirement utiliser les pistes cyclables, si la vitesse limitée dépasse 50 km/h lorsque celles-ci sont présentes et praticables.

En tout état de cause, lorsque les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues – de classe A ou de classe B – sont tenus d'emprunter la piste cyclable, ils peuvent la quitter pour changer de direction, pour dépasser ou pour contourner un obstacle.

E. Les piétons

L'article 42.2.2. du Code de la route dispose qu'à défaut de trottoirs ou d'accotements praticables, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la voie publique. S'ils empruntent la piste cyclable, ils doivent, en toutes circonstances, céder le passage aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs.

Rappelons que les cycles (électriques ou non), les engins de déplacement (motorisés ou non) et les cycles motorisés non montés doivent respecter la réglementation relative aux piétons.

Dès lors, le cycliste qui pousse son vélo sur une piste cyclable devra toujours accorder une priorité aux cyclistes « en exercice »¹⁰³.

¹⁰¹ R. VANBERGEN, « Nouveaux engins, trottinette électrique, monoroue, etc. : questions d'assurance et de responsabilités pour les nouveaux "engins de déplacement" », *Assur. Présent*, 2020, liv. 1, p. 2.

¹⁰² Il existe donc une contradiction entre la définition de la piste cyclable qui précise expressément qu'il s'agit de « la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A », et l'article 9.1.2, 2°, du Code de la route qui permet la présence de cyclomoteur de classe B sur cette piste cyclable.

¹⁰³ Mons, 11 mars 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.861 : « en traversant la chaussée en poussant son vélo à l'instar d'une trottinette, le cycliste devait néanmoins se comporter comme un piéton et ne pouvait dès lors s'engager pour traverser la chaussée qu'en tenant compte des véhicules qui s'approchaient et en progressant normalement afin de ne pas déjouer les prévisions normales d'un usager prudent et attentif. Aucune

F. Disposition commune

L'article 12.4bis du Code de la route prévoit que le conducteur qui traverse une piste cyclable doit céder le passage aux usagers de la route qui y circulent. La violation de cette obligation est une infraction du second degré.

§ 3. Les rues cyclables

Une rue cyclable est « une rue qui est aménagée comme une route cyclable¹⁰⁴, 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. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin » (art. 2.61 du CR).

Le législateur s'est inspiré de son voisin allemand en créant, en 2012, ce type de rues dont l'objectif était d'augmenter la sécurité du cycliste en invitant indirectement la population à favoriser l'usage du vélo, vu comme le moyen de transport le plus durable¹⁰⁵.

L'article 22novies du Code de la route fixe les règles de comportement qui s'appliquent dans les rues cyclables, d'une part, et détermine qui peut y accéder, d'autre part. L'idée maîtresse est que, dans cette partie de la voie publique, la position de la voiture est subordonnée à celle des cyclistes.

Ainsi, les conducteurs de cycles¹⁰⁶, de cycles motorisés et de speed pedelecs peuvent « utiliser toute la largeur de la voie publique¹⁰⁷ lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation ».

Quant aux véhicules à moteur, s'ils peuvent utiliser toute rue cyclable, ils ne peuvent jamais dépasser les cyclistes et rouler à une vitesse supérieure à 30 km/h¹⁰⁸.

§ 4. Les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs

L'article 22quinquies du Code de la route encadre la circulation sur « les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs ».

Sur ces chemins, ne peuvent circuler que les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leurs accès, sous peine de commettre une infraction du

faute en relation causale avec l'accident ne peut être retenue dans le chef de l'automobiliste qui circulait à vitesse modérée, lorsqu'il n'est pas démontré qu'il aurait dû et pu apercevoir plus tôt la jeune cycliste ».

¹⁰⁴ La définition est malheureuse, d'autant que les termes « route cyclable » ne renvoient à aucun concept connu du Code de la route.

¹⁰⁵ *Doc. parl.*, Ch. repr. sess. 2010-2011, n° 53-1403/001, p. 3.

¹⁰⁶ En ce compris les utilisateurs d'engins de déplacement dont la vitesse dépasse l'allure du pas.

¹⁰⁷ Il faut en réalité entendre « toute la largeur de la chaussée », l'intention n'étant pas d'autoriser les cyclistes à emprunter les trottoirs (*Doc. parl.*, Ch. repr. sess. 2010-2011, n° 53-1403/003, p. 2).

¹⁰⁸ Notons que dans la proposition de loi initiale, les obligations des conducteurs de véhicules à moteur étaient plus importantes puisqu'il était prévu qu'ils « doivent céder le passage aux cyclistes, céder la priorité et au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent pas mettre en danger les cyclistes ni les gêner. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence de cyclistes. Ils ne peuvent pas dépasser les cyclistes ».

2^e degré. Ces catégories d'usagers peuvent alors circuler sur toute la largeur des chemins, mais il peut arriver que des signaux (F99b¹⁰⁹ et F101b¹¹⁰) indiquent la partie du chemin réservée spécifiquement à chaque type usager. Dans ce cas de figure, chaque usager doit circuler sur sa partie de chemin, mais il est toutefois admis à circuler sur l'autre partie du chemin à condition de céder le passage aux usagers qui s'y trouvent régulièrement.

En outre, les usagers de ces chemins commettent une infraction du 3^e degré lorsqu'ils mettent en danger, entravent la circulation sans nécessité ou gênent les autres utilisateurs (art. 22quinquies.2 du CR).

À la différence des rues cyclables, les véhicules à moteur ne sont pas autorisés sur ces chemins, sous réserve de quelques exceptions légales (véhicules prioritaires, véhicules de surveillance, véhicules de riverains, etc.).

La vitesse y est, en toutes hypothèses, limitée à 30 km/h, en telle manière que les speed pedelecs qui peuvent atteindre une vitesse allant jusqu'à 45 km/h doivent tenir leur « compteur » à l'œil.

§ 5. Les chemins réservés aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs

Pour sa part, l'article 22octies du Code de la route régit la circulation sur « les chemins réservés aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs », dont le début est indiqué par le signal F99c et la sortie par le signal F101c.

Les règles qui s'y appliquent sont globalement les mêmes que celles contenues à l'article 22quinquies précité¹¹¹, si ce n'est que les véhicules agricoles attelés peuvent également y circuler.

Le législateur a gardé la référence aux tricycles et quadricycles non motorisés, en les autorisant spécifiquement à emprunter ces chemins. Il semble pouvoir en être déduit que cette précision vise uniquement les tricycles et quadricycles non motorisés dont la largeur dépasse un mètre puisque, depuis le 31 mai 2019¹¹², les autres sont assimilés aux cyclistes conformément à l'article 2.15.1, dernier alinéa, du Code de la route.

¹⁰⁹ Chemin ou partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers. Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.

¹¹⁰ Fin du chemin dont le début est indiqué par le signal F99b.

¹¹¹ Les sanctions sont également les mêmes en cas d'infractions.

¹¹² Loi du 13 avril 2019 modifiant 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 en vue d'instaurer le dispositif de « vert intégral pour les cyclistes », *M.B.*, 21 mai 2019.

§ 6. Les rues scolaires

L'article 22*undecies* du Code de la route réserve les rues scolaires¹¹³ aux piétons, aux cycles et aux speed pedelecs¹¹⁴.

Tout comme pour les chemins spécifiques examinés ci-avant, les véhicules prioritaires et les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie peuvent également accéder aux rues scolaires, en roulant au pas et en ne mettant pas en danger les autres utilisateurs.

§ 7. Les autres zones de circulation

Les cyclistes et autres utilisateurs assimilés peuvent circuler dans les zones résidentielles ou de rencontres (vitesse limitée à 20 km/h)¹¹⁵, dans les zones piétonnes¹¹⁶ (dont les entrée et sortie sont respectivement indiquées par les signaux F12a et F12b) et dans les rues réservées aux jeux.

Ils ne peuvent mettre en danger les piétons, ni les gêner, ni entraver la circulation sans nécessité (art. 22*bis* 2°, 22*sexies*.2, al. 2, et 22*septies*.2 du CR – infraction du 3° degré).

Il convient toutefois de relever que l'utilisateur d'un speed pedelec (non assimilé à un cycliste, sauf disposition contraire telle que l'article 22*novies*, dernier alinéa, du CR) peut accéder aux zones résidentielles ou de rencontres¹¹⁷, mais jamais aux zones piétonnes et aux rues réservées aux jeux, lesquelles sont exclusivement réservées aux cyclistes.

En outre, dans ces deux dernières zones, le cycliste doit rouler au pas et il doit descendre de son vélo (ou de son engin de déplacement motorisé) si « la densité de circulation des piétons rend difficile son passage » (dans une zone piétonne) ou « si nécessaire » (dans une rue réservée au jeu).

§ 8. Les accotements de plain-pied, les zones de stationnement et les trottoirs

À défaut de piste cyclable, et à condition de circuler à droite par rapport au sens de leur marche et de céder la priorité aux usagers qui suivent ces parties de la voie publique, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A (donc pas les speed pedelecs ni les cyclomoteurs de classe A à trois roues, mais bien les vélos électriques dont la vitesse maximale est limitée à 25 km/h) peuvent emprunter les accotements de plain-

¹¹³ « 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 du CR).

¹¹⁴ L'article 22*undecies* du CR utilise toujours l'ancienne appellation « vélos électriques speed pedelecs ». Par souci d'uniformisation, il est dommage que le législateur n'ait pas également modifié cette dénomination dès lors qu'il l'a modifié dans l'article 22*novies*, par une loi du 22 juin 2020 modifiant 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 en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours.

¹¹⁵ Art. 22*bis* du CR.

¹¹⁶ Art. 22*sexies* du CR.

¹¹⁷ L'article 22*bis* du CR fait référence aux « véhicules ».

piéd¹¹⁸ et les zones de stationnement indiquées par une large ligne continue de couleur blanche¹¹⁹.

Par ailleurs, en dehors des agglomérations les cyclistes peuvent, emprunter les trottoirs et les accotements en saillie (art. 9.1.2, 4°, du CR).

Enfin, les cyclistes âgés de moins de 10 ans peuvent, en toutes circonstances, emprunter les trottoirs et les accotements en saillie (art. 9.1.2, 5°, du CR).

§ 9. Précision quant aux « véhicules » conduits à la main

L'article 42.2.1. du Code de la route dispose que « les personnes qui conduisent à la main un cycle, un cycle motorisé, un engin de déplacement ou un cyclomoteur à deux roues ou qui transportent des objets encombrants, doivent emprunter la chaussée si elles causent une gêne importante pour les autres piétons ». Dans ce cas, elles doivent circuler du côté droit dans le sens de leur marche¹²⁰.

Inversement, l'article 42.2.2. du Code de la route autorise les piétons à emprunter les autres parties de la voie publique, à défaut de trottoirs ou d'accotements praticables. Ce faisant, les piétons doivent se tenir le plus près possible du bord de la chaussée, et, sauf circonstances particulières, circuler du côté gauche dans le sens de leur marche (soit dans le sens opposé à la circulation des véhicules).

Section 8. Les manières de rouler sur la chaussée

§ 1^{er}. Les obligations des utilisateurs de cycles et des nouveaux engins de déplacement

Les utilisateurs des nouveaux cycles et engins de déplacement doivent tout d'abord respecter différentes obligations à l'égard des piétons, imposées à tous conducteurs et motivées par la prudence (article 40 du CR).

À l'instar de tout usager, l'article 27bis de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière leur interdit de se comporter de manière telle qu'ils créent un danger ou puisse créer un danger sur la voie publique, d'une part, et qu'ils gênent ou puissent gêner d'autres usagers, d'autre part¹²¹.

¹¹⁸ 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 du CR).

¹¹⁹ Art. 75.2 du CR.

¹²⁰ Pol. Liège (sect. Liège), 29 octobre 2015, *J.L.M.B.*, 2016, liv. 21, p. 992 et *C.R.A.*, 2016, liv. 3, p. 80 : « l'utilisateur d'un engin de déplacement, motorisé ou non (article 2.15.2, al. 1^{er}, 2, et 7bis, al. 1^{er}, 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 (article 42.2, 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. Sortant d'un parking et franchissant un signal Stop, le conducteur de la voiture ne pouvait se contenter de regarder à gauche avant de s'engager » ; Pol. Bruxelles, 20 juin 2011, *J.J.Pol.*, 2011, pp. 180-181 : « seul le cycle qui n'est pas monté n'est pas considéré comme un véhicule. La cycliste qui traverse à vélo sur le passage pour piétons effectuée, en tant que conductrice d'un véhicule, une manœuvre la rendant débitrice de priorité vis-à-vis des autres usagers de la route en vertu de l'article 12.4 du Code de la route ».

¹²¹ La violation de cet article est punie d'une amende de 10 euros à 250 euros (art. 28bis de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière).

Quand ils conduisent à la main leur cycle, leur cycle motorisé, leur engin de déplacement ou leur cyclomoteur à deux roues, ils doivent respecter les obligations imposées à tout piéton par l'article 42 du Code de la route.

Par ailleurs, l'article 43 du Code de la route détermine la manière dont les conducteurs de ces nouveaux modes de mobilité doivent se comporter sur la chaussée, à savoir :

- ne pas rouler sans tenir le guidon, sans avoir les pieds sur les pédales ou sur les repose-pieds ou en tenant un animal en laisse ;
- ne pas se faire remorquer ;
- rouler à deux de front sur la chaussée, sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En dehors de l'agglomération, se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière ;
- sur une piste cyclable, emprunter, s'ils existent, les passages qui leur sont spécialement dédiés.

Certaines obligations sont spécifiques aux cyclistes et utilisateurs assimilés :

- lorsqu'ils peuvent circuler sur la bande de circulation réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun (bus, trams) et aux véhicules affectés au ramassage scolaire ou sur un site spécial franchissable¹²², circuler l'un derrière l'autre ;
- rouler en file lorsqu'une remorque est attelée.

L'article 43bis du Code de la route prévoit, en outre, des obligations spécifiques pour les cyclistes qui roulent en groupe.

Une dernière obligation est spécifique aux conducteurs de cyclomoteurs (et donc également aux speed pedelecs) : circuler l'un derrière l'autre lorsqu'ils peuvent circuler sur un site spécial franchissable¹²³.

§ 2. Comportement à l'égard des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues

Le conducteur d'un véhicule automobile ou d'une motocyclette doit respecter certaines obligations à l'égard des cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (art. 40ter du CR), soit :

- ne pas mettre en danger un cycliste ou un conducteur de cyclomoteur à deux roues qui se trouve sur la voie publique¹²⁴, sous peine de commettre une infraction du 3^e degré ;

¹²² Voy. les art. 72.5 et 72.6 du C.R.

¹²³ Il s'agit de la partie de la voie publique réservée à la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun. Cette partie leur est réservée par la signalisation et les marques routières prévues dans la réglementation. Ce site ne fait pas partie de la chaussée au sens strict dès lors que tous les usagers ne peuvent pas y circuler. Il est accessible aux véhicules prioritaires lorsque l'urgence de leur mission le justifie, ainsi que, moyennant le placement de la signalisation *ad hoc*, aux taxis, cyclistes et « navettes », à savoir des véhicules destinés au transport collectif de travailleurs. Les autres véhicules ne peuvent franchir ce site qu'à un carrefour, pour quitter une propriété riveraine ou pour y accéder ou encore pour contourner un obstacle présent sur la chaussée.

¹²⁴ Le Code de la route lui impose, en outre, de « redoubler de prudence en présence d'enfants et de personnes âgées cyclistes ».

- laisser une distance latérale d'au moins un mètre (voire un mètre et demi en dehors des agglomérations) entre son véhicule et le cycliste ou le conducteur de cyclomoteur à deux roues, le non-respect de cette obligation constituant une infraction du 3^e degré ;
- lorsqu'il s'approche d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, circuler à allure modérée de façon à ne pas mettre en danger ou de ne pas gêner les usagers qui y sont engagés. Au besoin, s'arrêter pour les laisser passer, sous peine de commettre une infraction du 1^{er} degré ;
- ne pas s'engager sur un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage (infraction du 1^{er} degré).

Section 9. Les signaux lumineux et routiers

La présente section se focalise uniquement sur la signalisation routière spécifique aux conducteurs des nouveaux cycles et engins de déplacement.

§ 1^{er}. Les feux de signalisation

Tout d'abord, le Code de la route précise que les feux de signalisation (art. 61 du CR) qui présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette concernent, ce qui paraît évident, les conducteurs des bicyclettes, mais aussi les conducteurs des cyclomoteurs à deux roues.

Ensuite, lorsqu'un feu vert, orange ou rouge représente la silhouette d'un vélo entouré de flèches, cela signifie qu'il est simultanément au vert, à l'orange ou au rouge dans la direction transversale. Ce feu s'applique aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues mais uniquement lorsque ces derniers sont autorisés à circuler sur la piste cyclable (*supra*). Il s'agit du principe dit du « feu vert intégral » qui nous vient des Pays-Bas. À un carrefour équipé d'une telle signalisation, le feu passe au vert simultanément pour tous les piétons et cyclistes, quelle que soit leur direction. La circulation motorisée est, pendant ce temps, à l'arrêt dans toutes les directions¹²⁵. De même, lorsque le feu représente la silhouette éclairée d'une bicyclette et d'un piéton, il s'applique uniquement aux cyclistes, aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues s'ils sont autorisés à circuler sur la piste cyclable et aux piétons (art. 61.1, 7^e et 8^e, du CR).

Par ailleurs, lorsqu'un feu clignotant jaune-orange supplémentaire présentant la silhouette d'une bicyclette et une flèche jaune-orange clignotante est éclairé conjointement avec un feu rouge ou un feu jaune-orange, cela signifie que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues sont autorisés à poursuivre la marche uniquement dans la direction indiquée par la flèche, à condition de céder le passage aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons.

Enfin, rappelons que si l'utilisateur ne fait que pousser son mode de déplacement, il est alors considéré comme un piéton et doit respecter les signaux du système bicolore applicable aux piétons (art. 63 du CR).

¹²⁵ Loi du 13 avril 2019 modifiant 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 en vue d'instaurer le dispositif de « vert intégral pour les cyclistes », *M.B.*, 21 mai 2019. Voy. également *Doc. parl.*, Ch. repr., sess. 2018-2019, n° 54-2833/001, p. 3.

§ 2. Les signaux routiers

Les signaux routiers sont divisés en six catégories : les signaux de danger, les signaux relatifs à la priorité, les signaux d'interdiction, les signaux d'obligation, les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement et les signaux d'indication.

En ce qui concerne les cycles, les cycles motorisés, les engins de déplacement et les cyclomoteurs, la signification d'un signal routier peut être complétée, précisée ou limitée par des panneaux additionnels portant des inscriptions et symboles en noir sur fond blanc (panneaux M, voir annexe 1).

A. Les signaux de danger (art. 66 du CR)

Aucun signal de danger ne concerne spécifiquement les cyclistes ou les conducteurs de cyclomoteurs, à l'exception du signal A25 qui indique un passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues, ou un endroit où ces conducteurs débouchent d'une piste cyclable sur la chaussée.



B. Les signaux de priorité (art. 67 du CR)

Le panneau B22 autorise les cyclistes à franchir les signaux lumineux tricolores afin de tourner à droite lorsque ceux-ci sont soit rouges, soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée.



Le panneau B23 autorise les cyclistes à franchir les signaux lumineux tricolores afin de continuer tout droit lorsque ceux-ci sont soit rouges soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée à partir du feu rouge ou jaune-orange. Ce signal de priorité ne peut toutefois être utilisé qu'à la condition que les cyclistes ne coupent pas de flux de circulation.



Avant l'instauration du feu vert intégral (*supra*), les panneaux B22 et B23 étaient les seuls signaux de priorité donnés aux cyclistes à l'approche d'un carrefour.

Les signaux relatifs au fait de céder le passage (B1), de marquer l'arrêt et de céder le passage¹²⁶ (B5) et à l'application de la priorité de droite aux carrefours (B17) peuvent être complétés par un panneau du modèle M9 ou M10 lorsqu'il s'agit d'indiquer que les cyclistes ou les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues circulent dans les deux directions sur la voie publique transversale abordée.



Exemple : signal B1 et panneau additionnel M10

¹²⁶ Ne pas respecter le signal B1 ou B5 est une infraction du 2^e degré.

Un panneau additionnel du modèle M1 ou M8 peut également compléter les signaux B1 et B5 lorsque ces signaux routiers ne concernent que les cyclistes ou les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Exemple : signal B5 et panneau additionnel M8



C. Les signaux d'interdiction (art. 68 du CR)

Le signal C9 indique que l'accès est interdit aux conducteurs de cyclomoteurs tandis que le signal C11 interdit l'accès aux cyclistes.



Signal C9



Signal C11

Moyennant l'apposition d'un panneau additionnel, les signaux « sens interdit » (C1), « accès interdit dans les deux sens » (C3) et « au prochain carrefour, interdiction de tourner dans le sens indiqué par la flèche » (C31) peuvent ne pas trouver à s'appliquer aux cyclistes (M2), aux cyclomoteurs à deux roues de classe A (M3), aux speed pedelegs¹²⁷ (M11) et aux cyclomoteurs à deux roues de classe A et aux speed pedelegs (M12)¹²⁸.

Exemple : signal C1 et panneau additionnel M11



¹²⁷ Il est intéressant de constater qu'un panneau M11 a été créé expressément pour les speed pedelegs (il représente un cyclomoteur accompagné de la lettre « P »).

¹²⁸ Les cyclomoteurs à deux roues de classe B peuvent aussi être dispensés du respect des signaux C3 et C31 ; la lettre « A » est alors omise sur le panneau additionnel M3.

D. Les signaux d'obligation (art. 69 du CR)

Les panneaux d'obligation D7, D9 et D10 concernent spécifiquement les cyclistes et autres conducteurs assimilés.



D7. Piste cyclable obligatoire.



D9. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.



D10. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

Tout comme pour les signaux d'interdiction, moyennant l'apposition d'un panneau additionnel, les cyclistes (M2), les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A (M3), les conducteurs de speed pedelegs (M11) ainsi que les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A et de speed pedelegs (M12) peuvent être dispensés de l'obligation de « suivre la direction indiquée par la flèche » visée par le signal D1.

Inversement, par l'apposition de panneau additionnel au signal D7, il peut être fait interdiction aux cyclomoteurs à deux roues de classe B (M7), aux speed pedelegs (M15) ainsi qu'à ces deux catégories simultanément (M16) d'emprunter une piste cyclable¹²⁹.

Ces utilisateurs peuvent également être obligés de suivre la piste cyclable, par l'apposition des panneaux additionnels M6 (cyclomoteurs à deux roues de classe B), M13 (speed pedelegs) et M16 (les deux catégories simultanément).

E. Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement (art. 70 du CR)

Le panneau additionnel M1 indique les endroits de parking destinés aux bicyclettes. Si les cyclomoteurs à deux roues peuvent également y être rangés, un panneau additionnel M8 sera ajouté.

Le panneau M19 indique, pour sa part, que le stationnement est réservé aux speed pedelegs, tandis que le panneau additionnel M20 réserve le stationnement aux bicyclettes et aux speed pedelegs.

¹²⁹ Cette règle concerne une interdiction mais est visée par l'article 69.4 CR relatif aux signaux d'obligation.

F. Les signaux d'indication (art. 71 du CR)

La plupart des signaux d'indication qui concernent les cyclistes et conducteurs assimilés ont déjà été examinés (voy. notamment la section 7 du présent chapitre).



Le signal F14 indique qu'il s'agit d'une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.



Le signal F50 indique un passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues.



Le signal F99a indique un chemin ou une partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelegs. Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.



Le signal F99b indique un chemin ou une partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelegs avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers. Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.



Le signal F99c indique un chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelegs. Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.



Le signal F101a indique la fin du chemin ou de la voie publique visée par le signal F99a.



Le signal F101b indique la fin du chemin ou de la voie publique visée par le signal F99b.



Le signal F101c indique la fin du chemin ou de la voie publique visée par le signal F99c.



Le signal F103 indique le commencement d'une zone piétonne. Ce signal est placé à droite, à chaque accès d'une zone piétonne ; il peut être répété à gauche.



Le signal F105 indique la fin du chemin ou de la voie publique visée par le signal F103.



Le signal F111 indique le début d'une rue cyclable. La mention « Rue cyclable » sur le signal est facultative.



Le signal F113 indique la fin de la rue cyclable.

Enfin, le signal F19 (« voie publique à sens unique ») peut être complété par un panneau additionnel qui autorise certains utilisateurs à circuler dans les deux sens¹³⁰.

Section 10. L'arrêt et le stationnement

L'arrêt et le stationnement sont envisagés par les articles 23 à 27^{quinquies} du Code de la route, auxquels il est fait renvoi pour les détails.

Un des avantages incontestables des nouveaux moyens de déplacement, dont les trottinettes électriques en location, réside dans la possibilité de les utiliser pour effectuer un court trajet, voire le « dernier kilomètre », et de les « abandonner » ensuite au lieu d'arrivée, sans être obligé de les ramener au lieu de départ¹³¹.

¹³⁰ Panneaux M4 pour les cyclistes, M5 pour les cyclomoteurs de classe A à deux roues, M17 pour les speed pedelecs et M18 pour les cyclomoteurs de classe A à deux roues et les speed pedelecs réunis.

¹³¹ Par exemple, à Bruxelles, la S.N.C.B. a constaté l'abandon de plus en plus de trottinettes aux abords des gares (https://www.rtf.be/services/mobilinfo/detail_bruxelles-des-zones-pour-inciter-les-usagers-a-bien-stationner-leur-trottinette-electrique?id=10595787).

Dans nos métropoles, il est malheureusement de plus en plus fréquent d'être confronté à des trottinettes électriques « rangées » en plein milieu des trottoirs, obligeant les piétons à s'aventurer sur la chaussée pour les contourner.

En pratique, où le Code de la route permet-il aux utilisateurs de stationner légalement leur trottinette électrique, cycle motorisé ou autre speed pedelec ? La réponse ne nous paraît pas si évidente que cela.

Le Code de la route enseigne que les bicyclettes et les cyclomoteurs doivent être stationnés sur une autre partie de la voie publique où il n'existe pas d'interdiction, soit sur les trottoirs et les accotements¹³². En effet, selon l'article 24 du Code de la route, il est interdit de stationner son véhicule sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf règlement local¹³³. Les cycles et cyclomoteurs à deux roues, non montés, n'étant pas des véhicules, cette interdiction ne les concerne pas.

Ils ne peuvent toutefois pas gêner ou rendre dangereuse la circulation des autres usagers, sauf aux endroits spécifiquement signalés par un panneau indiquant que les bicyclettes et/ou les cyclomoteurs peuvent y être rangés (art. 23.3 du CR)¹³⁴. Ils doivent en outre être rangés en dehors de la chaussée et des zones de stationnement visées à l'article 75.2 du Code de la route (marques indiquant le bord fictif de la chaussée).

À notre estime, l'obligation portée par l'article 23.3 du Code de la route ne trouve pas à s'appliquer aux utilisateurs de cycles motorisés et d'engins de déplacement, en telle manière que ceux-ci pourraient être rangés sur la chaussée¹³⁵.

En effet, rappelons que l'article 7bis du Code de la route prévoit spécifiquement que les utilisateurs d'engins de déplacement **qui se déplacent** sont assimilés à des piétons s'ils circulent à une vitesse inférieure à celle du pas, ou à des cyclistes en cas de vitesse supérieure. Or, par définition, lorsqu'ils sont stationnés, les utilisateurs d'engins de déplacement ne se déplacent pas. Par conséquent, ils ne peuvent pas être assimilés à des cyclistes et être visés par l'article 23.3 du Code de la route qui concerne « les bicyclettes ».

¹³² X., *La circulation routière. Le Postal. Pratique – Rapide – Commenté*, « Code de la route – Art. 23 – Arrêt et stationnement », p. 10.

¹³³ L'article 24 du CR prévoit également qu'il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment sur les trottoirs, sur les pistes cyclables, à moins de 5 mètres de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable ou sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages ou encore aux endroits où les piétons et les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle. La violation de ces interdictions de stationnement constitue une infraction de deuxième degré.

¹³⁴ L'article 23.3 CR vise les « endroits signalés conformément à l'article 70.2.1.3°f. », soit les endroits signalés par un panneau additionnel du modèle M1 prévu à l'article 65.2 CR. Ce panneau indique les endroits où les bicyclettes peuvent être rangées. Lorsqu'à cet endroit, les cyclomoteurs à deux roues peuvent également être rangés, un panneau additionnel du modèle M8 prévu à l'article 65.2 CR est également apposé.

¹³⁵ Il conviendrait encore de déterminer dans quelles conditions puisque leur situation ne peut pas non plus être réglée par les articles 23.1 ou 23.2 CR dès l'instant où lorsqu'ils ne sont pas montés, ces modes de déplacement ne sont pas considérés comme des véhicules.

L'article 7ter du Code de la route prévoit, quant à lui, que « **les conducteurs** de cycles motorisés à deux roues sont assimilés aux cyclistes ». Pour rappel, un « conducteur » est une personne qui assure la direction d'un véhicule (art. 2.13 du CR). Les cycles, les cycles motorisés, les engins de déplacement et les cyclomoteurs à deux roues, non montés, perdent leur qualité de « véhicule » (art. 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3 et 2.17 CR). Or, lorsque le cycle motorisé est stationné, il est par essence « non monté », en telle manière que son utilisateur ne peut être visé ni par l'article 7ter ni par l'article 23.3 du Code de la route.

Pour faciliter les choses et assurer la cohérence du système, le législateur aurait dû, de notre point de vue, viser nommément les engins de déplacement et les cycles motorisés à l'article 23.3 du Code de la route¹³⁶.

Cependant, ces derniers sont envisagés par l'article 7.3 du Code de la route en vertu duquel il est défendu de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse en abandonnant sur la voie publique des objets ou en y établissant quelque obstacle¹³⁷. Or l'abandon d'une trottinette électrique ou d'un cycle motorisé, constitue assurément un obstacle gênant la circulation¹³⁸.

En conclusion, dans l'état actuel de la législation, les cycles (électriques ou non) et les speed pedelecs ne peuvent être stationnés sur la chaussée et doivent être rangés sur les trottoirs ou accotements, tout en respectant la sécurité et la commodité des autres usagers (et notamment des piétons). Il en est de même des cycles motorisés et des engins de déplacement qui ne sont toutefois pas visés par l'interdiction de stationnement sur la chaussée, mais ils ne peuvent en tout état de cause jamais gêner la circulation ou la rendre dangereuse.

Il convient également de tenir compte d'une éventuelle réglementation locale.

Chapitre 3. Les deux roues et autres nouveaux engins de déplacement au regard du droit des assurances¹³⁹

Section 1^{re}. Au regard de l'assurance R.C. automobile

L'article 43 de la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie¹⁴⁰ a inséré un article 2bis dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Ce dernier a été modifié récemment par l'article 18 de la loi du 2 février 2021 portant dispositions diverses en matière d'économie¹⁴¹. Il prévoit, dans sa dernière version, que :

¹³⁶ Ce qu'il a d'ailleurs fait dans les articles 2.46, 8.2.6°, 42.2.1, 42.2.2.2° et 44.4 CR.

¹³⁷ Il s'agit d'une infraction du 2^e degré.

¹³⁸ P. LAMBERT, « Abandon d'objets (dangereux) », *Postal Memorialis. Lexique du droit pénal et des lois spéciales*, 2019, A 30/25.

¹³⁹ Le sujet étant extrêmement large, il est malheureusement impossible, dans le cadre de cette contribution, d'aborder tous les pans de la matière. Dès lors, les auteurs ont choisi de répondre à des questions spécifiques, de manière pragmatique. Des renvois seront opérés vers des ouvrages généraux, pour celles et ceux qui souhaiteraient aller plus loin.

¹⁴⁰ *M.B.*, 22 mai 2019.

¹⁴¹ *M.B.*, 11 février 2021.

« Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.

Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement ainsi que les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), 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 ».

Depuis le 1^{er} juin 2019, l'assurance de la responsabilité civile n'est donc plus obligatoire pour les vélos électriques, les fauteuils roulants électriques, les hoverboards, les monoroues et autres véhicules automoteurs dont la vitesse maximale s'élève à maximum 25 km/h.

Avant la loi du 2 février 2021 et même sans précision légale à cet égard, il était admis que l'assurance R.C. auto restait obligatoire pour les cyclomoteurs de classe A. Ce traitement différencié se justifiait par le fait que ces véhicules, mêmes s'ils ont également une vitesse maximale de 25 km/h, ont un impact plus important en cas d'accident en raison de leur poids et de l'énergie cinétique plus importante à vitesse identique¹⁴².

Cette différence de traitement laissait perplexe, même si la *ratio legis* était compréhensible.

Une modification légale est néanmoins intervenue très récemment dès lors que par un arrêt du 28 janvier 2021¹⁴³, la Cour constitutionnelle, saisie sur questions préjudicielles par le tribunal de première instance de Flandre orientale, division de Gand, a décidé que :

« L'article 2bis, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 'relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs', tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 'portant dispositions diverses en matière d'économie', viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 précitée, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs ».

En effet, et comme précisé ci-dessus, les cyclomoteurs de classe A ne bénéficiaient pas de l'exonération d'assurance R.C. auto. Le législateur a « justifié la différence entre les véhicules exonérés et les cyclomoteurs de classe A sur la base de l'énergie 'cinétique' du véhicule, faisant intervenir, d'une part, la vitesse et, d'autre part, la masse du véhicule afin d'évaluer les risques qu'entraîne la mise en circulation »¹⁴⁴.

Le critère utilisé pour être soumis ou non à l'assurance obligatoire était donc l'énergie cinétique du véhicule.

¹⁴² V. PIRE, « La protection des utilisateurs d'engins de mobilité douce et des tiers lésés : la quadrature du cercle », *R.G.A.R.*, 2020/4, n° 15670, n° 9.

¹⁴³ C.C., arrêt n° 15/2021, 28 janvier 2021, <http://www.const-court.be>, voy. not. le consid. B.4.1.

¹⁴⁴ *Ibid.* consid. B.2.7.

Le législateur a rapidement réagi suite à l'arrêt précité dès lors que, par une loi du 2 février 2021, le texte de l'article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989 a été adapté¹⁴⁵.

Actuellement et en synthèse, les véhicules qui circulent à moins de 25 km/h sont exemptés de l'obligation d'assurance, sauf les cyclomoteurs de classe A et les véhicules destinés à d'autres finalités que le simple déplacement. Cette nouvelle catégorie n'est pas définie par le législateur mais l'examen des travaux préparatoires de la loi¹⁴⁶ apprend qu'il s'agit principalement des machines utilisées dans les secteurs de la construction (bulldozers, ...), de l'agriculture (tracteurs, ...) et de la sylviculture, ainsi que les « véhicules outils (chariots élévateurs, ...), soit des véhicules qui disposent habituellement d'une masse (très) importante¹⁴⁷ ».

Reste à savoir à partir de quelle masse précise un moyen de déplacement ne dépassant pas 25 km/h doit obligatoirement faire l'objet d'une assurance R.C. auto. En tout état de cause, on pourrait estimer que le seuil de poids serait celui d'un cyclomoteur de classe A...

Quoi qu'il en soit, la raison d'être de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs pour les « véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le déplacement » et pour les cyclomoteurs de classe A réside dans le fait que, compte tenu de leur énergie cinétique respective¹⁴⁸, ces engins sont susceptibles de causer des dommages matériels ou des lésions élevés en cas d'accident¹⁴⁹.

Pour ce qui concerne les cyclomoteurs de classe B et les speed pedelecs, dont la vitesse maximale dépasse les 25 km/h, ceux-ci sont soumis à l'obligation d'assurance en R.C. auto, avec tout ce qui en découle (poursuites pénales en cas de défaut d'assurance, application du régime d'inopposabilité des exceptions issu de l'article 151, § 1^{er}, de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, actions récursoires éventuelles...). Ils ne rentrent, en effet, pas dans le champ de l'article 2*bis* précité¹⁵⁰.

¹⁴⁵ Voy. *supra*.

¹⁴⁶ *Doc. parl.*, Ch. repr., n° 55-1515/001, p. 10.

¹⁴⁷ Il convient néanmoins d'attirer l'attention du lecteur sur le fait que, même s'ils restent soumis à l'obligation d'assurance R.C. auto, ce n'est pas pour autant qu'il faut en conclure hâtivement que cette garantie sortira ses effets automatiquement en cas de dommage. Il conviendra en effet d'avoir égard au texte de la Convention ASSURALIA R.C. auto/R.C. exploitation, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1994 (entre les entreprises d'assurance adhérentes) à laquelle il est fait renvoi (<https://assuralia.be/fr/33-infos-secteur/conventions/321-convention-rc-auto-rc-exploitation>).

¹⁴⁸ Plus le poids et la vitesse d'un corps sont élevés, plus l'énergie cinétique est importante.

¹⁴⁹ *Ibid.* ; elle s'explique également, selon les travaux parlementaires, par l'arrêt *Rodrigues de Andrade et consorts* rendu en Grande chambre, le 28 novembre 2017, par la Cour de Justice de l'Union européenne du 28 novembre 2017 auquel il est fait renvoi, voy. : C.J.U.E. (Grande Chambre), *Rodrigues de Andrade et consorts*, 28 novembre 2017, C-514/16, *J.D.E.*, 2018, liv. 245, p. 33, *R.L.F.I.*, 2018, liv. 2, p. 117, *Bull. ass.*, 2018, liv. 3, p. 323, *C.R.A.*, 2018, liv. 1, p. 10. À cet égard, voy. l'avis de la section de législation du Conseil d'État relatif au projet de loi portant dispositions diverses en matière d'Économie (*Doc. parl.*, Ch. repr., n° 55-1515/001, pp. 40-41).

¹⁵⁰ Pour en savoir plus sur l'assurance R.C. auto, voy., notamment, B. CEULEMANS et Th. PAPART, *op. cit.*, pp. 255-366 ; B. DEWIT *et al.*, *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, coll. « Droit des assurances », 2014 ; I. VERBAEYS, « Les conditions minimales des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs », *Bull. ass.*, 2018, liv. 3, pp. 298-306 ; A. CHARLIER et Ch. VERDURE, « Les conditions minimales d'assurance "2.0" en RC auto », in *Actualités du tribunal de police*, Limal, Anthemis, coll. « Jeune Barreau de Namur », 2019, pp. 99-134.

Section 2. Au regard de l'assurance R.C. vie privée

Comme précisé ci-dessus, aucune assurance R.C. auto ne devant être souscrite pour les véhicules automoteurs qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, la victime d'un accident impliquant un tel véhicule pourra, afin d'obtenir l'indemnisation de son préjudice, se tourner vers l'assureur R.C. vie privée (appelée communément « R.C. familiale ») du pilote¹⁵¹.

L'assurance R.C. vie privée couvre, en effet, les dommages causés à des tiers¹⁵², que ceux-ci soient matériels (par exemple, les dégâts causés à un véhicule) ou corporels (tels des blessures, des dommages à des prothèses...).

Pour ce faire, il faut que les conditions cumulatives suivantes soient rencontrées :

- le pilote¹⁵³ doit avoir pris le soin de souscrire cette garantie dès lors que celle-ci n'est pas obligatoire ;
- le pilote circulait à titre privé, et donc non professionnel¹⁵⁴ ;
- il n'existe aucune cause de déchéance ou d'exclusion de garantie¹⁵⁵.

À défaut pour le conducteur d'être assuré, la partie préjudiciée pourra se tourner directement vers lui pour obtenir la réparation de son préjudice, en croisant les doigts pour qu'il soit solvable¹⁵⁶.

En cas d'insolvabilité du responsable de l'accident, la victime pourra toutefois s'adresser au Fonds commun de garantie belge (voir *infra*, section 5), lequel, après l'avoir indemnisée, bénéficiera d'un droit de recours contre le conducteur du véhicule automoteur responsable,

¹⁵¹ Pour en savoir plus sur l'assurance R.C. vie privée, voy. not. A. CHARLIER, *L'assurance R.C. vie privée. Guide pratique*, Limal, Anthemis, coll. « Droit des assurances », 2018, 315 p.

¹⁵² Pour en savoir plus sur la notion de tiers, voy. A. CHARLIER, *ibid.*, pp. 47 et s.

¹⁵³ Ou une personne partageant son foyer conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 12 janvier 1984 déterminant les conditions minimales de garantie des contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile extracontractuelle relative à la vie privée, *M.B.*, 31 janvier 1984.

¹⁵⁴ On peut penser, par exemple, aux services de livraison cyclo-urbaines ou à des livraisons de repas à domicile, par vélo, voire encore à un sinistre intentionnel (pensons à ce cycliste des Fagnes qui a fait la Une des journaux en décembre 2020 pour s'être vu reproché d'avoir donné un coup de genou volontairement à une jeune enfant).

¹⁵⁵ A.R. du 12 janvier 1984 déterminant les conditions minimales de garantie des contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile extracontractuelle relative à la vie privée, *op. cit.* ; art. 151, § 2, de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *op. cit.* ; V. PIRE, *op. cit.*, n° 15670, n° 15 : comme le précise à juste titre Véronique PIRE, tenant compte des différences de régime, et ses conséquences, entre l'assurance R.C. auto – obligatoire – et l'assurance R.C. vie privée – facultative, « les victimes de véhicules [...] non soumis à l'assurance auto obligatoire se trouvent dans une situation bien plus inconfortable que les victimes d'un véhicule automoteur soumis à cette assurance. Ces différences de traitement, qui ne nous paraissent pas justifiées ni justifiables, pourraient être soumises à la censure de la Cour constitutionnelle afin d'inciter le législateur à revoir sa copie ».

¹⁵⁶ Il est regrettable de constater que ce sont encore les personnes les plus précarisées qui seront en danger puisque ce sont elles qui, faute de moyens, ne souscrivent pas (ou ne peuvent pas souscrire...) à des assurances non obligatoires. En ce sens, voy. A. CHARLIER, « L'assurance "R.C. vie privée" : tour d'horizon des principales caractéristiques », *Actualités en droit des assurances*, Bruxelles, Bruylant, coll. « UB³ », 2017, p. 50 et V. PIRE, *op. cit.*, n° 15670, n° 14.

à hauteur des montants décaissés, sans application d'un quelconque plafond¹⁵⁷. Le danger est donc plus que palpable pour les conducteurs non assurés...

Section 3. Au regard de couvertures spécifiques

§ 1^{er}. Les assurances particulières

Beaucoup d'assureurs, qui n'ont pas tardé à s'adapter à la prolifération des nouvelles formes de mobilité, proposent des contrats d'assurance « spécifiques » destinés à couvrir tout assuré qui circule avec un moyen de déplacement léger, quel qu'il soit. En pratique, ces garanties portent souvent le nom d'« assurance vélo », même si leur couverture est bien plus large que ce seul mode de déplacement.

Les garanties de base sont généralement les suivantes : assistance en cas de panne, de vol ou d'accident, indemnisation des dommages occasionnés au vélo ou à l'engin de mobilité douce piloté en cas d'accident, indemnisation en cas de vol ou tentative de vol et mise à disposition d'un vélo de remplacement en cas de vol ou d'accident.

En pratique, on constate que les contrats « de base » ne consistent qu'en des assurances de choses et non en des assurances de la responsabilité.

Des garanties complémentaires peuvent néanmoins être souscrites. Tout d'abord, il est souvent possible de souscrire une garantie « conducteur » (qui couvrira alors, pour le tout ou en partie, les frais médicaux ou d'hospitalisation ou le décès du conducteur, qu'il soit ou non responsable de l'accident). Ensuite, pour ce qui concerne la garantie responsabilité civile, et donc l'indemnisation revenant à des tiers, certains assureurs renvoient vers la souscription d'une assurance R.C. vie privée (voir *supra*, section 2) et d'autres prévoient encore des contrats globaux, couvrant à la fois la responsabilité civile du conducteur, son dommage corporel et l'engin, en « omnium ».

Dès lors qu'aucune base légale n'encadre spécialement ce type de contrat, sauf les règles générales habituelles relatives aux contrats d'assurance¹⁵⁸, les candidats preneurs devront veiller à bien comparer les contrats d'assurance disponibles sur le marché afin ne pas payer de doubles primes, pour éviter des cumuls d'assurance, mais aussi et surtout, pour éviter « un trou de couverture » en responsabilité civile.

§ 2. Les assurances fournies par l'opérateur de services de location

En principe, le conducteur d'une trottinette électrique louée, qui est l'exemple le plus courant, est couvert par l'assurance de l'opérateur (pour autant que ce dernier en ait souscrit une) pour les dommages causés à autrui, sous déduction d'une franchise éventuelle.

Si l'opérateur a prévu une assurance de la responsabilité civile, il peut aussi, soucieux de garantir une indemnisation des blessures du pilote, avoir souscrit une assurance « conducteur ». Il ressort néanmoins de l'examen des sites internet de plusieurs sociétés de location de trottinettes électriques que ne sont, parfois, couverts que le décès et/ou l'indemnisation de certaines séquelles permanentes. L'intervention en « dommages corporels » n'est donc pas absolue.

¹⁵⁷ Art. 19bis-11, § 1, 9°, de la loi du 21 novembre 1989, *op. cit.*

¹⁵⁸ Voy. la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *M.B.*, 30 avril 2014.

Pire, certains opérateurs de trottinettes électriques n'incluent pas d'assurance dans leurs services. C'est alors aux utilisateurs de s'en préoccuper, d'où l'importance de prendre attentivement connaissance des conditions d'utilisation des trottinettes avant de les louer, en consultant, par exemple, le site internet de l'opérateur.

Dans l'hypothèse où l'opérateur n'aurait pas contracté d'assurance, les mêmes règles que pour les trottinettes non louées s'appliquent (voir *supra*, section 2), sous réserve que seule l'assurance R.C. vie privée interviendra, voire le Fonds Commun à défaut d'assurance, dès lors qu'en toute logique, aucune « assurance spécifique » ne couvrira la trottinette prise en location.

Section 4. *Quid* en cas de concours d'assurances ?

Il est possible qu'en cas d'accident, plusieurs garanties d'assurance trouvent à s'appliquer.

Imaginons, dans un premier cas de figure, qu'une personne circule avec une trottinette électrique, qu'elle soit assurée en R.C. vie privée et qu'elle ait veillé à souscrire, en plus, une « assurance vélo » « omnium » et responsabilité civile. Elle cause un accident qui engage sa responsabilité. Quelle assurance devra intervenir ? *Quid*, dans un second cas de figure, si l'engin piloté a été loué auprès d'un opérateur, qu'une assurance est comprise dans le service de location et que le pilote est également assuré en R.C. vie privée ?

Pour répondre à ces questions, il faut se référer à l'article 99 de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances¹⁵⁹ et à la convention « article 99 » d'ASSURALIA, laquelle a trait aux hypothèses de concours d'assurances tels que visés au paragraphe 1^{er} de l'article de loi précité¹⁶⁰.

Dans le premier cas de figure, la convention « article 99 », en son article 2, § 4, prévoit qu'« une garantie de responsabilité extra-contractuelle, comprise dans un contrat d'assurance

¹⁵⁹ *Ibid*. Le texte de l'art. 99 prévoit :

« § 1^{er}. Si un même intérêt est assuré contre le même risque auprès de plusieurs assureurs, l'assuré peut, en cas de sinistre, demander l'indemnisation à chaque assureur, dans les limites des obligations de chacun d'eux, et à concurrence de l'indemnité à laquelle il a droit.

Sauf en cas de fraude, aucun des assureurs ne peut se prévaloir de l'existence d'autres contrats couvrant le même risque pour refuser sa garantie.

§ 2. Sauf accord entre les assureurs au sujet d'un autre mode de répartition, la charge du sinistre se répartit comme suit :

1° Si la valeur de l'intérêt assurable est déterminable, la répartition s'effectue entre les assureurs proportionnellement à leurs obligations respectives ;

2° Si la valeur de l'intérêt assurable n'est pas déterminable, la répartition s'effectue par parts égales entre tous les contrats jusqu'à concurrence du montant maximum commun assuré par l'ensemble des contrats ; sans qu'il ne soit plus tenu compte des contrats dont la garantie effectivement accordée atteint ce dernier montant, le solde éventuel de l'indemnité se répartit de la même manière entre les autres contrats, cette technique de répartition étant reproduite par tranches successives jusqu'à la hauteur du montant total de l'indemnité ou des garanties effectivement accordées par l'ensemble des contrats ;

3° Lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, celle-ci est répartie entre les autres assureurs de la manière prévue au 2°, sans toutefois que le montant assuré par chacun puisse être dépassé.

§ 3. Lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, les autres assureurs disposent contre eux d'un droit de recours dans la mesure où ils ont assumé des charges supplémentaires ».

¹⁶⁰ Le texte de la convention et la liste des entreprises d'assurance adhérentes sont disponibles sur le site d'ASSURALIA : <https://assuralia.be/fr/infos-secteur/conventions/33-infos-secteur/conventions/319-convention-article-99>.

de choses, a un caractère supplétif par rapport à une assurance Responsabilité Civile ». L'assurance R.C. vie privée devrait donc intervenir par priorité. Dans la pratique néanmoins, les assureurs appliquent généralement, en premier lieu, la garantie d'assurance plus spécifique par rapport à la garantie plus générale. Il est, par conséquent, probable que l'assureur « vélo » accepte d'intervenir. En cas de difficulté, l'assuré pourra invoquer la convention « article 99 » ou la répartition prévue à l'article 99 de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances.

Dans le second cas de figure, l'article 2, § 2, de la convention « article 99 » prévoit qu'une assurance souscrite à titre personnel prime sur une assurance pour compte. L'assurance de l'opérateur, ayant été souscrite « pour le compte des utilisateurs », ne sortira donc pas ses effets, laissant le soin à l'assurance R.C. vie privée de l'utilisateur d'indemniser la victime malchanceuse.

Notons cependant que la répartition de la charge du sinistre n'est pas impérative : les assureurs sont autorisés à mettre conventionnellement en place d'autres modalités de répartition, sans toutefois porter préjudice aux droits des assurés¹⁶¹.

Section 5. L'intervention du Fonds commun de garantie belge

Dès lors que l'assurance R.C. vie privée n'est pas une assurance obligatoire, pas plus que les assurances de la responsabilité « spécifiques » aux vélos ou autres engins légers de déplacement, le législateur a prévu, comme en R.C. auto, l'intervention du Fonds Commun de Garantie Belge¹⁶² pour pallier l'absence d'assurance et l'insolvabilité éventuelle du responsable¹⁶³.

Le fondement légal se trouve dans l'article 19*bis*-11, 9° de la loi du 21 novembre 1989.

Cette option est bien évidemment favorable à la victime, mais le danger n'est pas écarté dans le chef du pilote maladroit non assuré.

En effet, après avoir indemnisé la victime, conformément au § 4 de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989, le Fonds Commun pourra exiger le remboursement de ses débours au conducteur imprudent... sans plafond, mettant ainsi en danger le patrimoine personnel de ce dernier.

¹⁶¹ L'article 99, § 1^{er}, de la loi du 4 avril 2014 prévoit que l'assuré peut demander l'indemnisation à chaque assureur dans les limites des obligations de chacun d'eux et à concurrence de l'indemnité à laquelle il a droit.

¹⁶² Pour aller plus loin sur le Fonds Commun de Garantie Belge, voy. not. B. CEULEMANS et Th. PAPART, *op. cit.*, pp. 289-315 ; V. PIRE, « Du F.C.G.A. au F.C.G.B. : dernières évolutions légales et jurisprudentielles », in *Actualités en droit des assurances*, Bruxelles, Larcier, Commission Université-Palais, n° 154, 2015, pp. 237-261.

¹⁶³ R. ROBAYE, *op. cit.*, p. 95 ; V. PIRE, *op. cit.*, n° 15670, n° 20.

Section 6. L'indemnisation des victimes d'accident

§ 1^{er}. En droit commun : possibilité d'obtenir indemnisation au pénal ou au civil

Au travers de plusieurs articles, le Code de la route insiste sur la prudence que doit adopter tout conducteur en présence d'usagers faibles (cyclistes...), et surtout des plus faibles (enfants, personnes âgées, handicapés...) ¹⁶⁴.

Si une personne est blessée à la suite d'un accident impliquant un engin de déplacement léger, elle peut obtenir réparation de son dommage, et ce de plusieurs manières :

- dans le cadre d'une procédure pénale, en se constituant partie civile sur la base des préventions mises à charge du prévenu (soit en déposant un placet de constitution de partie civile à l'audience du tribunal de police, soit en lançant citation directe) ¹⁶⁵ ; Il est pertinent que l'assureur obligé à la réparation ou le Fonds Commun de Garantie Belge comparaissent, en faisant éventuellement intervention volontaire. Le prévenu sera prudent d'y veiller. En cas de refus ou de négligence à répondre, l'obligé à la dette devra être cité à comparaître par le biais d'une citation directe par le prévenu pour que la procédure et les débats, en ce compris une éventuelle expertise médicale judiciaire, lui soit opposable ¹⁶⁶.
- par la voie civile :
 - par le biais d'une indemnisation amiable avec le pilote ¹⁶⁷ et/ou son assureur R.C. (vie privée ou « spécifique vélo »), voire avec le Fonds Commun de Garantie belge ;
 - dans le cadre d'une procédure judiciaire civile ¹⁶⁸ en assignant, devant le tribunal de police compétent (section civile), le pilote et/ou son assureur R.C. (vie privée ou spécifique vélo), voire encore le Fonds Commun de Garantie belge ¹⁶⁹.

§ 2. Les usagers faibles (article 29bis de la loi du 21 novembre 1989)

Il est aujourd'hui ancré dans tous les esprits que les piétons et les cyclistes sont des usagers faibles et, qu'en cette qualité, ils sont protégés en cas d'accident dans la mesure où leur indemnisation est certaine ^{170 171}.

¹⁶⁴ Voy. not. les articles 7.1, 40.2 et 40ter du Code de la route.

¹⁶⁵ Art. 4 du T.P.C.P.P.

¹⁶⁶ O. MICHIELS et G. FALQUE, *op. cit.*, p. 97.

¹⁶⁷ Ce qui est rare.

¹⁶⁸ Pour rappel, seule la section civile du tribunal de police peut connaître d'une demande en réparation fondée sur pied de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. À cet égard, voy. not. C.C., 26 juin 2002, arrêt n° 109/200, consid. B.3.3. : « l'action introduite devant le juge civil sur la base de l'article 29bis de la loi en cause est indépendante de toute infraction » ; G. FALQUE, *La victime dans le débat pénal*, Bruxelles, Kluwer, p. 279, n° 788.

¹⁶⁹ Art. 601bis C. jud.

¹⁷⁰ Si les conditions légales sont remplies en termes de lieu (sur une voie publique, un terrain ouvert au public ou un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter) et hormis le fait intentionnel d'une personne de plus de 14 ans qui aurait voulu l'accident et ses conséquences.

¹⁷¹ Pour en savoir plus sur l'indemnisation des usagers faibles, voy. not. C. VAN SCHOU BROECK et T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker (art. 29bis WAM-wet)*, Malines, Kluwer, 2013 ; J.-L. FAGNART, « L'article 29bis – Vingt ans de controverses », in *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, coll. « Droit des assurances », pp. 45-126 ; B. CEU-

Le § 3 de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 précise que « pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1^{er}, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2*bis*, alinéa 1^{er} ».

En d'autres termes, il ne fait plus de doute que les utilisateurs de moyens de déplacement légers sont considérés comme des usagers faibles au regard de l'article 29*bis*¹⁷².

Pour ce qui concerne le périmètre de la réparation des dommages, ce régime vise l'indemnisation, à condition que l'accident soit survenu aux endroits visés, en faveur des victimes ou de leurs ayants droit, des lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements. Pour obtenir la réparation d'autres dommages, la victime pourra diligenter son action sur pied de l'article 1382 du Code civil. Dans ce cas, elle sortira du régime de responsabilité objective et d'indemnisation automatique, et retombera dans le droit commun de la responsabilité, de la réparation des dommages et de la preuve¹⁷³.

S'il semble évident que les piétons et les cyclistes sont des usagers faibles à l'égard du conducteur d'un véhicule automoteur, différentes questions se posent pour ce qui concerne les cycles et les nouveaux engins de déplacement :

- a. le pilote d'une trottinette ou d'une monoroue, par exemple, est-il un « usager faible » face à un véhicule automoteur ?
- b. qu'en est-il du pilote d'un speed pedelec face à un véhicule automoteur ?
- c. un piéton ou un cycliste blessé par le conducteur d'un engin électrique circulant à moins de 25 km/h pourra-t-il être indemnisé dans le cadre de l'article 29*bis* ?
- d. un piéton ou un cycliste blessé par le conducteur d'un speed pedelec pourra-t-il être indemnisé dans le cadre de l'article 29*bis* ?

Pour ce qui concerne la question a), le pilote est un usager faible au sens de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 s'il est victime d'un accident avec un véhicule répondant à la définition d'un véhicule automoteur, comme une voiture. Il pourra donc être indemnisé par l'assureur R.C. auto du véhicule automoteur impliqué¹⁷⁴.

Relativement à la question b), l'utilisateur d'un speed pedelec ne peut pas être considéré comme un usager faible et, à ce titre, bénéficier du régime d'indemnisation issu de l'article 29*bis*. En effet, ce type d'engin est considéré comme un véhicule automoteur au sens strict. Il est d'ailleurs soumis à l'assurance R.C. auto¹⁷⁵.

Selon l'article 29*bis*, § 2, les conducteurs des véhicules automoteurs sont exclus du régime d'indemnisation des usagers faibles. Cette exclusion se justifie par le fait qu'en participant

LEMANS et Th. PAPART, *op. cit.*, pp. 329-358 ; P. JADOUL *et al.*, *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, coll. « Les dossiers du J.T. », n° 35, 2002. Pour ce qui concerne l'extension de la notion des véhicules impliqués, voy. B. DEWIT et C. VAN GHELUWE, « Extension de la notion de "véhicule impliqué" par la Cour de justice de l'Union européenne », obs. sous C.J.U.E. (7^e ch.), 11 décembre 2019, *For. Ass.*, 2020, pp. 18-19.

¹⁷² R. ROBAYE, *op. cit.*, p. 95.

¹⁷³ Cass., 8 octobre 2002, *Pas.*, 2002, p. 1856.

¹⁷⁴ Voy. également en ce sens, V. PIRE, *op. cit.*, n° 15670, n° 28.

¹⁷⁵ Art. 2*bis*, loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *op. cit.*

à la circulation en pilotant un véhicule automoteur, le conducteur crée le risque de circulation¹⁷⁶. La Cour constitutionnelle a estimé qu'il n'y avait pas discrimination par rapport aux autres usagers de la route¹⁷⁷.

Une nuance doit toutefois être apportée lorsque le conducteur d'un véhicule automoteur perd cette qualité et est victime d'un second accident de la circulation, distinct du premier¹⁷⁸. Dans ce cas, il pourra être considéré comme un usager faible car il n'était plus conducteur au moment du second accident avec un autre véhicule automoteur. On peut imaginer le cas d'un conducteur d'une motocyclette ou d'un speed pedelec qui heurte une voiture et chute au sol. Alors qu'il se relève tant bien que mal et entreprend de récupérer ses affaires, après que le contenu de son sac s'est répandu sur le sol suite à sa chute, il se fait heurter par un autre véhicule automoteur. Il sera piéton et donc usager faible.

En ce qui concerne la question c), le piéton ou le cycliste, blessé dans le cadre d'un accident avec un engin électrique, ne pourra pas bénéficier du régime d'indemnisation issu de l'article 29*bis* puisqu'il n'a pas été heurté par un « véhicule automoteur ». Il devra alors s'adresser à l'assureur R.C. vie privée du pilote, à son « assureur spécifique », au Fonds Commun, au pilote lui-même ou encore, si l'engin a été loué, à l'assureur de l'opérateur (voy. *supra*)¹⁷⁹.

En ce qui concerne la question d), le speed pedelec étant un véhicule automoteur, le piéton ou le cycliste heurté entre dans le champ de l'article 29*bis* puisque le speed pedelec, au vu de sa vitesse, entre dans la catégorie des véhicules automoteurs.

§ 3. Cas particulier : quant à la faute du pilote en lien causal avec son propre dommage

Que se passe-t-il si le pilote qui a chuté, usager faible ou non, victime d'un accident, a commis une faute en lien causal avec son dommage ?

On peut penser au cas, que l'on rencontre fréquemment, de l'utilisateur d'un engin électrique léger qui est victime d'une chute engendrant des séquelles à la tête alors qu'il ne porte pas de casque de protection. Les obligés à la dette peuvent-ils se prévaloir de cette faute (la personne prudente et diligente ne circule pas sans casque) afin de tenter de minimiser leur indemnisation ?

En droit commun de la responsabilité, la faute de la victime peut lui être opposée, en tous cas s'il est démontré que sans cette faute, le dommage ne serait pas survenu tel qu'il s'est réalisé, *in concreto*.

Pour le dire autrement, si des éléments probants permettent de prouver, dans notre exemple, que muni d'un casque, les dommages n'auraient pas été aussi importants (une légère com-

¹⁷⁶ Doc. parl., Sénat, sess. 1993-1994, n° 980/1, pp. 33 et 34.

¹⁷⁷ C.C., 23 janvier 2002, R.G.A.R., 2002, n° 13520.

¹⁷⁸ Cass., 13 mai 2016, RG C.15.0415.F.

¹⁷⁹ Voy. également en ce sens, V. PIRE, *op. cit.*, n° 15670, n° 33.

motion aurait été subie à la place d'un traumatisme crânien), une part de responsabilité pourra être délaissée au conducteur, ce qui limitera le montant de son indemnisation¹⁸⁰.

Par contre, dans le cadre de l'indemnisation automatique des usagers faibles, le raisonnement est sensiblement différent. L'article 29bis prévoit que « les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1 ». Peut-on dire que le pilote de l'engin électrique, âgé de plus de 14 ans qui circule sans casque et donc, de manière peu prudente pour lui-même, aurait néanmoins « voulu l'accident et ses conséquences » ?

La réponse est assurément négative, de sorte que le pilote blessé devrait être indemnisé pour le tout. Comme l'a pertinemment relevé le tribunal de première instance francophone de Bruxelles, dans un jugement du 5 décembre 2016, « l'article 29bis a été modifié en 2001, précisément pour éviter que puisse être reprochée à l'utilisateur faible toute faute autre qu'intentionnelle, ce qui établit que le législateur a bien eu l'intention d'interdire que puisse lui être opposé un autre comportement fautif, fût-il “aberrant”, “inadéquat” ou “insensé” »¹⁸¹.

Conclusion

Sous peine de s'exposer à des poursuites pénales devant le tribunal de police, les conducteurs des nouveaux moyens de déplacement doivent être prudents et respecter les règles imposées, notamment, par le Code de la route et la loi du 16 mars 1968.

Les « nouveaux conducteurs » doivent, par ailleurs, être vigilants : sont-ils valablement assurés ? Et si oui, par quel assureur et pour quels dommages (les leurs et/ou ceux d'autrui ?) ?

En cas d'accident impliquant un nouveau moyen de mobilité, à qui peut s'adresser la victime pour être indemnisée, qu'elle ne supporte aucune responsabilité, qu'elle en supporte une part, voire la totalité ?

Comme le texte de la présente contribution tend à le démontrer, l'accroissement et la diversité des modes de déplacement entraînent une certaine complexité, pour ne pas dire une complexité certaine, quant aux règles à respecter, notamment en raison de définitions qui ne sont pas toujours heureuses et qui peuvent varier en fonction de la législation applicable. Il en va de même pour les questions relatives à la protection que peut offrir une « bonne » garantie d'assurance.

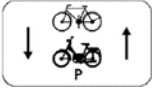
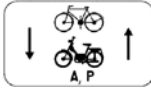
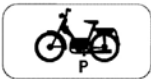
Il fut un temps où, paraît-il, « on ne faisait pas de droit devant le tribunal de police ». Au terme de la présente étude, les auteurs sont convaincus d'une chose – et les lecteurs les rejoindront sûrement – : cette époque, si tant est qu'elle ait existé, est aujourd'hui révolue.

¹⁸⁰ Voy. les nombreux exemples de jurisprudence cités par C. DELFORGE *et al.*, « Chronique de jurisprudence (2015 à 2016) – La responsabilité aquilienne (articles 1382 et 1383 du Code civil) », *R.C.J.B.*, 2019/4, pp. 455-814.

¹⁸¹ Civ. fr. Bruxelles (87^e ch.), 5 décembre 2016, *R.G.A.R.*, 2017/6, n° 15399.

Les règles de droit à mobiliser sont dispatchées et complexes, de sorte que le profane aura, au début en tout cas, peine à s'y retrouver. La présente contribution s'est donné pour objectif d'aider les praticiens ; espérons qu'elle puisse servir de boussole dans l'enfer de Dante de la circulation routière.

Annexe 1

 M1	 M2	 M3
 M4	 M5	 M6
 M7	 M8	 M9
 M10	 M11	 M12
 M13	 M14	 M15
 M16	 M17	 M18
 M19	 M20	