

## RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

### Le vélo électrique

Devillers, Charles

*Published in:*  
Le Forum de l'Assurance

*Publication date:*  
2023

*Document Version*  
le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

*Citation for pulished version (HARVARD):*

Devillers, C 2023, 'Le vélo électrique: un usager faible à quelles conditions ? Note d'observations sous Cour de justice de l'Union européenne, 12 octobre 2023', *Le Forum de l'Assurance*, numéro 239, pp. 189-200.

#### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Jurisprudence commentée

## COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE, 12 OCTOBRE 2023

### Renvoi préjudiciel – Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation routière – Directive 2009/103/CE – Notion de « véhicule automoteur » – Usagers faibles – Vélo électrique avec assistance au pédalage disposant d'une fonction d'accélération jusqu'à 20 km/h ne pouvant être activée qu'après utilisation de la force musculaire

L'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs doit être interprété en ce sens que ne relève pas de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, un vélo dont le moteur électrique fournit uniquement une assistance au pédalage et qui dispose d'une fonction lui permettant d'accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, cette fonction ne pouvant toutefois être activée qu'après utilisation de la force musculaire.

#### Cour de justice de l'Union européenne, 12 octobre 2023

Siég. : M. Regan (prés. ch.), MM. Csehi, Ilešič, Jarukaitis (rapp.) et Gratsias (juges)  
Plaid. : M<sup>e</sup> Medina (av. gén.), M<sup>es</sup> Maes et Verbist  
(KBC Verzekeringen NV c. P&V Verzekeringen CVBA)  
Aff. C-286/22

[...]

#### Arrêt<sup>1</sup>

**1** La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO 2009, L 263, p. 11).

**2** Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant KBC Verzekeringen NV (ci-après « KBC ») à P&V Verzekeringen CVBA (ci-après « P&V ») au sujet du droit éventuel d'un assureur en matière d'accidents du travail, qui est subrogé dans les droits d'un cycliste qui circulait sur un vélo à assistance électrique, d'être indemnisé par l'assureur de la responsabilité civile du conducteur de la voiture impliquée dans l'accident qui a entraîné le décès de ce cycliste.

#### Le cadre juridique

##### Le droit de l'Union

**3** Le considérant 2 de la directive 2009/103 énonce :

« L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens [...] »

**4** Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de cette directive, intitulé « Définitions » :

« Au sens de la présente directive, on entend par :

1) "véhicule" : tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées ; [...]

**5** L'article 3 de ladite directive, intitulé « Obligation d'assurance des véhicules », dispose, à son premier alinéa :

« Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées [...] pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. »

**6** L'article 13 de la même directive, intitulé « Clauses d'exclusion », prévoit, à son paragraphe 1 :

« Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que, aux fins de l'application de l'article 3, soit réputée sans effet, en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre, toute disposition légale ou clause contractuelle contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par :

[...]

b) des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné ;

[...] »

**7** Le 24 novembre 2021, la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil, modifiant la directive 2009/103 (JO 2021, L 430, p. 1), a été adoptée. La directive 2021/2118 modifie notamment l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103. Conformément à l'article 2 de la directive 2021/2118, cette modification sera applicable à partir du 23 décembre 2023.

#### Le droit belge

**8** L'article 1<sup>er</sup> de la wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs), du 21 novembre 1989 (Belgisch Staatsblad, 8 décembre 1989, p. 20122), dans sa version applicable au litige au principal (ci-après la « loi du 21 novembre 1989 »), contient notamment la définition suivante :

« Pour l'application de la présente loi on entend :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, préciser quels sont les moyens de transport relevant de la définition de véhicule automoteur. »

1. Langue de procédure : néerlandais.

**9** L'article 29bis de cette loi dispose, à ses paragraphes 1 à 3 :  
 « § 1. En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs [...] et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès [...] sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur. [...]

§ 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée. »

#### Le litige au principal et la question préjudicielle

**10** Le 14 octobre 2017, BV (ci-après la « victime »), qui circulait sur un vélo à assistance électrique sur la voie publique, a été happé par une voiture assurée par KBC au titre de la loi du 21 novembre 1989. La victime a été grièvement blessée et est décédée le 11 avril 2018. Cet accident constituant, pour cette victime, un « accident de trajet », P&V, assureur de son employeur en matière d'accidents du travail, a versé des indemnités et a été subrogé dans ses droits et ceux de ses ayants droit.

**11** P&V a assigné KBC devant le politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge (tribunal de police de Flandre occidentale, division de Bruges, Belgique) afin d'obtenir le remboursement de ses frais sur la base de l'article 1382 de l'ancien code civil belge ou de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. KBC a présenté une demande reconventionnelle visant à obtenir de P&V un remboursement au titre d'une somme d'argent qui aurait été indûment versée. En défense, P&V a fait valoir, en invoquant cet article 29bis, que la victime ne pouvait pas être considérée comme ayant été le conducteur d'un véhicule automoteur.

**12** Par un jugement du 24 octobre 2019, cette juridiction a constaté que le conducteur de la voiture concernée n'était pas responsable de l'accident en cause, mais que, en vertu dudit article 29bis, KBC était néanmoins tenue d'indemniser la victime ainsi que P&V, qui était subrogée dans les droits de cette victime, au motif que cette dernière n'était pas le conducteur d'un véhicule automoteur et qu'elle avait donc droit à une indemnisation au titre du même article.

**13** KBC a interjeté appel de ce jugement devant le rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (tribunal de première instance de Flandre occidentale, division de Bruges, Belgique). P&V a formé un appel incident.

**14** Par un arrêt du 20 mai 2021, cette juridiction a déclaré l'appel principal non fondé et l'appel incident fondé. En ce qui concerne l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, elle a notamment relevé que la notion de « véhicule automoteur », visée à cet article, correspondait à celle de « véhicule », figurant à l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103. Ayant constaté que la notion de « force mécanique » n'était définie ni dans cette loi ni dans cette directive, elle a considéré que cette notion était néanmoins explicite et que les termes « qui peuvent être actionnés par une force mécanique » devaient être compris comme signifiant qu'un véhicule automoteur est un véhicule capable de mouvement sans effort musculaire. Elle en a déduit qu'un vélo n'est pas un véhicule automoteur, au sens de ladite loi, s'il dispose d'un moteur auxiliaire mais que la force mécanique ne peut pas, à elle seule, faire démarrer le vélo ou le maintenir en mouvement.

**15** Au regard des informations fournies par le fabricant du vélo à assistance électrique en cause, ladite juridiction a constaté que le moteur de celui-ci ne fournissait qu'une assistance au pédalage, y compris s'agissant de la fonction « turbo » de ce moteur, et que cette fonction ne pouvait être activée qu'après utilisation de la force musculaire, que ce soit en pédalant, en

marchant avec le vélo ou en le poussant. Elle en a déduit que la victime n'était pas conductrice d'un véhicule automoteur, au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989, et qu'elle pouvait prétendre à une indemnisation au titre de l'article 29bis de cette loi en tant qu'« usager faible de la route », de même que l'assureur en matière d'accidents du travail, subrogé dans les droits de cette victime.

**16** KBC s'est pourvue en cassation contre l'arrêt mentionné au point 14 du présent arrêt devant le Hof van Cassatie (Cour de cassation, Belgique), la juridiction de renvoi. Devant cette juridiction, KBC relève notamment que la définition de la notion de « véhicule automoteur » figurant à l'article 1<sup>er</sup> de ladite loi correspond à celle du terme « véhicule » figurant à l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103. Elle en déduit que le droit belge doit être interprété conformément à cette directive.

**17** Sur le fond, KBC soutient que, dès lors que l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989 ne distingue pas entre les véhicules destinés à circuler sur le sol qui peuvent être actionnés exclusivement par une force mécanique et ceux qui peuvent être actionnés également par une force mécanique, seuls les véhicules actionnés exclusivement par la force musculaire sont exclus du champ d'application de cette loi. Elle en conclut que le rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (tribunal de première instance de Flandre occidentale, division de Bruges) a méconnu la notion de « véhicule automoteur » et violé les articles 1<sup>er</sup> et 29bis de ladite loi ainsi que, notamment, l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103.

**18** La juridiction de renvoi fait valoir que la solution du litige dont elle est saisie requiert une interprétation de la notion de « véhicule », au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103.

**19** Dans ces conditions, le Hof van Cassatie (Cour de cassation) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive [2009/103], tel qu'applicable avant sa modification par la directive [2021/2118], qui définit le terme "véhicule" comme "tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées", doit-il être interprété en ce sens qu'un vélo électrique ("speed pedelec"), dont le moteur fournit uniquement une assistance au pédalage, de sorte que le vélo ne peut pas se déplacer de manière autonome sans force musculaire, mais uniquement en utilisant la force motrice et la force musculaire, et qu'un vélo électrique qui est équipé d'une fonction "turbo" grâce à laquelle le vélo accélère sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h lorsqu'on appuie sur le bouton "turbo", mais qui nécessite la force musculaire pour utiliser la fonction "turbo", ne sont pas des véhicules, au sens de la directive 2009/103 ? »

#### Sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle

**20** Le gouvernement allemand conteste la recevabilité de la présente demande de décision préjudicielle au motif que celle-ci ne fait pas apparaître pourquoi l'interprétation sollicitée du droit de l'Union est pertinente pour la solution du litige au principal. Ce litige relèverait exclusivement du droit national de la responsabilité, qui ne serait pas harmonisé par le droit de l'Union, et il ne ressortirait pas du dossier que les dispositions du droit de l'Union ont été déclarées applicables par le droit national.

**21** Selon la jurisprudence constante de la Cour, dans le cadre de la coopération entre cette dernière et les juridictions nationales instituées à l'article 267 TFUE, il appartient au seul juge national, qui est saisi du litige et qui doit assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de l'affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre son jugement que la pertinence des questions qu'il pose à la Cour. En conséquence, dès lors que les questions posées portent sur l'interprétation ou sur la validité d'une règle de droit de l'Union, la Cour est, en principe, tenue de statuer (arrêts du 16 juin 2015, *Gauweiler e.a.*, C-62/14, EU:C:2015:400, point 24 ainsi que jurisprudence citée, et du 28 octobre 2020, *Pegaso et Sistemi di Sicurezza*, C-521/18, EU:C:2020:867, point 26 ainsi que jurisprudence citée).

**22** Il s'ensuit que les questions portant sur le droit de l'Union bénéficient d'une présomption de pertinence. Le refus de la Cour de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste

que l'interprétation ou l'appréciation de validité d'une règle de l'Union européenne sollicitée n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (arrêts du 16 juin 2015, *Gauweiler e.a.*, C-62/14, EU:C:2015:400, point 25 ainsi que jurisprudence citée, et du 28 octobre 2020, *Pegaso et Sistemi di Sicurezza*, C-521/18, EU:C:2020:867, point 27 ainsi que jurisprudence citée).

**23** Par ailleurs, il est vrai que la Cour a itérativement jugé que l'obligation de couverture par l'assurance de la responsabilité civile des dommages causés aux tiers du fait des véhicules automoteurs est distincte de l'étendue de l'indemnisation de ces dommages au titre de la responsabilité civile de l'assuré. En effet, alors que la première est définie et garantie par la réglementation de l'Union, la seconde est régie, essentiellement, par le droit national [arrêts du 23 octobre 2012, *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, point 28, ainsi que du 30 mars 2023, *AR e.a.* (Action directe contre l'assureur), C-618/21, EU:C:2023:278, point 42 et jurisprudence citée].

**24** Ainsi, la réglementation de l'Union ne vise pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et, en l'état actuel du droit de l'Union, ces derniers restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules [voir, en ce sens, arrêts du 23 octobre 2012, *Marques Almeida*, C-300/10, EU:C:2012:656, point 29, ainsi que du 30 mars 2023, *AR e.a.* (Action directe contre l'assureur), C-618/21, EU:C:2023:278, point 43 et jurisprudence citée].

**25** Par conséquent, en l'état actuel du droit de l'Union, les États membres restent, en principe, libres de déterminer, dans le cadre de leurs régimes de responsabilité civile, en particulier, les dommages causés par des véhicules automoteurs qui doivent être réparés, l'étendue de l'indemnisation de ces dommages et les personnes ayant droit à une telle réparation [voir, en ce sens, arrêts du 24 octobre 2013, *Drozdzovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, point 32, ainsi que du 30 mars 2023, *AR e.a.* (Action directe contre l'assureur), C-618/21, EU:C:2023:278, point 22 et jurisprudence citée].

**26** Cela étant, lorsque, selon le droit d'un État membre, pour interpréter une disposition relevant d'un domaine non harmonisé, il convient de se référer à une notion du droit de l'Union, il existe un intérêt de l'Union certain à ce que, pour éviter des divergences d'interprétation futures, la notion reprise du droit de l'Union reçoive une interprétation uniforme, quelles que soient les conditions dans lesquelles elle est appelée à s'appliquer [voir, par analogie, arrêts du 24 octobre 2019, *Belgische Staat*, C-469/18 et C-470/18, EU:C:2019:895, point 22, ainsi que du 27 avril 2023, *Banca A* (Application de la directive fusion dans une situation interne), C-827/21, EU:C:2023:355, point 44].

**27** En l'occurrence, la question préjudicielle ne porte pas sur les matières mentionnées au point 25 du présent arrêt. En particulier, par celle-ci, la juridiction de renvoi ne demande pas à la Cour si une victime telle que celle en cause au principal a le droit d'obtenir une réparation au titre de la directive 2009/103, mais interroge la Cour uniquement sur la portée de la notion de « véhicule » qui figure à l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de cette directive.

**28** Or, si, certes, les explications avancées par la juridiction de renvoi sur le lien existant entre la législation nationale applicable et cette disposition de la directive 2009/103 – lien que les juridictions nationales sont tenues d'exposer à la Cour en vertu de l'article 94, sous c), de son règlement de procédure – sont succinctes, cette juridiction indique toutefois, dans sa demande de décision préjudicielle, que la solution du litige dont elle est saisie présuppose l'interprétation de cette notion. En outre, il ressort de cette demande que, selon ladite juridiction, la définition de la notion de « véhicules automoteurs » figurant à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989 correspond à celle de « véhicule » figurant à ladite disposition de la directive 2009/103.

**29** Par ailleurs, d'une part, la Cour dispose de l'ensemble des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile à la question qui lui est posée et, d'autre part, la réalité du litige au principal de même que l'absence de caractère hypothétique de cette question ne font aucun doute.

**30** Dans ces conditions, il y a lieu de constater que la présente demande de décision préjudicielle est recevable.

### Sur la question préjudicielle

**31** Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103 doit être interprété en ce sens que relève de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, un vélo dont le moteur électrique fournit uniquement une assistance au pédalage et qui dispose d'une fonction lui permettant d'accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, cette fonction ne pouvant toutefois être activée qu'après utilisation de la force musculaire.

**32** Aux fins de l'interprétation d'une disposition de droit de l'Union, il y a lieu de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie.

**33** S'agissant du libellé de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103, il convient de rappeler que cette disposition prévoit que, aux fins de cette directive, la notion de « véhicule » vise « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées ». Partant, conformément au sens habituel de ces termes dans le langage courant, cette notion, en tant qu'elle vise « tout véhicule automoteur », se réfère nécessairement à un engin conçu pour se déplacer sur le sol au moyen d'une force produite par une machine, par opposition à une force humaine ou animale, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails.

**34** S'il découle ainsi du libellé de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103 que seuls relèvent de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, des véhicules destinés à circuler sur le sol qui peuvent être actionnés par une force mécanique, à l'exception de ceux qui se déplacent sur rails, ce libellé ne permet pas, à lui seul, de répondre à la question posée, dès lors qu'il ne contient pas d'indication permettant de déterminer si une telle force mécanique doit jouer un rôle exclusif dans l'actionnement du véhicule concerné.

**35** En effet, les versions de cet article 1<sup>er</sup>, point 1, notamment en langues française, italienne, néerlandaise et portugaise, dans la mesure où elles se réfèrent, au sujet de la force mécanique, à la circonstance que celle-ci « peut » actionner les véhicules concernés, pourraient être lues en ce sens que constituent des « véhicules », au sens de cette disposition, non seulement ceux propulsés exclusivement par une force mécanique, mais également ceux qui sont susceptibles de se mouvoir par d'autres moyens. Toutefois, dans d'autres versions linguistiques, en particulier celles en langues espagnole, allemande, grecque, anglaise et lituanienne, ladite disposition est rédigée différemment, de sorte qu'elle ne saurait être lue dans ce même sens.

**36** Or, selon une jurisprudence constante de la Cour, les dispositions du droit de l'Union doivent être interprétées et appliquées de manière uniforme, à la lumière des versions établies dans toutes les langues de l'Union. En cas de disparité entre les différentes versions linguistiques d'un texte du droit de l'Union, la disposition en cause doit être interprétée en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément (arrêts du 8 décembre 2005, *Jyske Finans*, C-280/04, EU:C:2005:753, point 31, et du 21 décembre 2021, *Trapeza Peiraios*, C-243/20, EU:C:2021:1045, point 32).

**37** Ainsi, s'agissant de l'économie générale de la directive 2009/103, il y a lieu de relever, d'une part, que, aux termes du considérant 2 de cette directive, l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, que ladite directive prévoit, se réfère à « l'assurance automobile », expression qui vise traditionnellement, dans le langage courant, l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation d'engins tels que les motocycles, les voitures et les camions qui, hormis les cas où ils sont hors d'usage, sont mus exclusivement au moyen d'une force mécanique.

**38** D'autre part, l'article 13 de la directive 2009/103 précise, à son paragraphe 1, sous b), que chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que, aux fins de l'application de l'article 3 de celle-ci, soit réputée sans effet, en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre, toute disposition légale ou clause contractuelle contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à cet article 3 qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire

le véhicule concerné. Or, il ressort du libellé de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire (JO 2006, L 403, p. 18), que, en principe, seule la conduite de véhicules susceptibles de circuler par leurs propres moyens, à l'exception de ceux qui se déplacent sur rails, est soumise à un permis de conduire national.

**39** Quant aux objectifs poursuivis par la directive 2009/103, il convient de rappeler que celle-ci vise à assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord et à garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit l'endroit du territoire de l'Union où l'accident s'est produit, de même qu'à assurer ainsi la protection des victimes d'accidents causés par les véhicules automoteurs, cet objectif de protection des victimes ayant été constamment poursuivi et renforcé par le législateur de l'Union [voir, en ce sens, arrêts du 20 juin 2019, *Línea Directa Aseguradora*, C-100/18, EU:C:2019:517, points 33, 34 et 46 ainsi que jurisprudence citée, et du 20 mai 2021, *K.S.* (Frais de remorquage d'un véhicule endommagé), C-707/19, EU:C:2021:405, point 27].

**40** Or, des engins qui ne sont pas actionnés exclusivement par une force mécanique et qui ne peuvent donc pas se déplacer sur le sol sans utilisation de la force musculaire, tels que le vélo à assistance électrique en cause au principal, lequel, au demeurant, peut accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, n'apparaissent pas de nature à causer aux tiers des dommages corporels ou matériels comparables, quant à leur gravité ou à leur quantité, à ceux que peuvent causer les motocycles, les voitures, les camions ou d'autres véhicules, circulant sur le sol, actionnés exclusivement par une force mécanique, ces derniers pouvant atteindre une vitesse certaine, sensiblement plus élevée que celle pouvant être atteinte par de tels engins, et étant, encore actuellement, très majoritairement

utilisés aux fins de la circulation. L'objectif de protection des victimes d'accidents de la circulation causés par les véhicules automoteurs, poursuivi par la directive 2009/103, n'impose donc pas que de tels engins relèvent de la notion de « véhicule », au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de cette directive.

**41** Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103 doit être interprété en ce sens que ne relève pas de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, un vélo dont le moteur électrique fournit uniquement une assistance au pédalage et qui dispose d'une fonction lui permettant d'accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, cette fonction ne pouvant toutefois être activée qu'après utilisation de la force musculaire.

#### Sur les dépens

**42** La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux des dites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) dit pour droit : L'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité,

doit être interprété en ce sens que : ne relève pas de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, un vélo dont le moteur électrique fournit uniquement une assistance au pédalage et qui dispose d'une fonction lui permettant d'accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, cette fonction ne pouvant toutefois être activée qu'après utilisation de la force musculaire.

## Note d'observations

# LE VÉLO ÉLECTRIQUE : UN USAGER FAIBLE À QUELLES CONDITIONS ?

Charles Devillers

AVOCAT AU BARREAU DU BRABANT WALLON ATTESTÉ EN CASSATION PÉNALE  
ASSISTANT À L'UNIVERSITÉ DE NAMUR EN DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE  
CERTIFIÉ EN DROIT DES ASSURANCES

## I. MISE EN CONTEXTE

Dans cette affaire, par arrêt du 7 avril 2022<sup>2</sup>, la Cour de cassation belge a posé une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après « CJUE »)<sup>3</sup> portant sur l'interprétation de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité<sup>4</sup>.

Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant P&V Verzekeringen CVBA (ci-après « P&V ») à KBC Verzekeringen NV (ci-après « KBC ») au sujet du droit éventuel d'un assureur loi, subrogé dans les droits

d'une victime circulant à vélo électrique, d'être indemnisé sur le pied de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs<sup>5</sup> par l'assureur de la responsabilité civile du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident.

En l'espèce, un cycliste avait été happé sur la voie publique le 14 octobre 2017 par une voiture assurée par KBC alors qu'il se trouvait sur le chemin du travail. Grièvement blessé, il en est décédé le 11 avril 2018. P&V est intervenu en matière d'accident du travail et a versé des indemnités à la victime et ses ayants droit. Subrogé dans les droits de ces derniers, P&V a ensuite agi contre KBC devant le tribunal de police de Bruges pour obtenir le rembourse-

2. Cass., 7 avril 2022, R.G. n° C.21.0376.

3. Sur le pied de l'article 267 du T.F.U.E.

4. Directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 du Parlement européen et du Conseil européen concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant

de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.U.E.*, n° L 263 du 7 octobre 2009, p. 11.

5. *M.B.*, 8 décembre 1989.

ment de ses débours sur la base de l'article 1382 du Code civil et/ou de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989.

KBC se refusait à rembourser P&V au motif que la responsabilité du conducteur de la voiture n'était pas établie, tandis que le cycliste devait être considéré, non comme un usager faible, mais comme le conducteur d'un véhicule automoteur dès lors que son vélo était équipé d'un moteur électrique disposant d'une fonction d'accélération.

Par jugement du 24 octobre 2019, le premier juge a considéré que le conducteur de la voiture concernée n'était pas responsable de l'accident, mais il a écarté la défense de P&V quant à la non-application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, estimant que le cycliste restait un usager faible nonobstant l'équipement de son vélo.

En degré d'appel, le tribunal de première instance de Bruges a confirmé cette analyse. Concernant l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, il a notamment relevé que la notion de « véhicule automoteur » visée à cet article correspond à celle de « véhicule », reprise à l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009. Si la notion de « force mécanique » n'y est pas définie, le juge d'appel a estimé qu'elle était néanmoins explicite en ce que les termes « qui peuvent être actionnés par une force mécanique » devaient être compris comme signifiant qu'un véhicule automoteur est un véhicule capable de mouvement sans effort musculaire. Il en a déduit qu'au sens de la loi, un vélo qui dispose d'un moteur auxiliaire n'est pas un véhicule automoteur dès lors que la force mécanique ne peut pas, à elle seule, le faire démarrer ou le maintenir en mouvement.

Sur la base des informations fournies par le fabricant du vélo électrique litigieux, il apparaissait que son moteur ne fournissait qu'une assistance au pédalage, y compris s'agissant de sa fonction « turbo », laquelle ne pouvait être activée qu'après utilisation de la force musculaire, que ce soit en pédalant, en marchant avec le vélo ou en le poussant. Tant le premier juge que le juge d'appel en ont déduit que la victime ne pouvait dès lors pas être assimilée au conducteur d'un véhicule automoteur et qu'elle pouvait prétendre à une indemnisation au titre de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 en tant qu'« usager faible de la route », de même que l'assureur-loi subrogé dans ses droits.

Devant la Cour de cassation, KBC a soutenu que la loi du 21 novembre 1989 devait être interprétée conformément à la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 qu'elle transpose, laquelle ne ferait pas de distinction entre les

véhicules destinés à circuler sur le sol qui peuvent être actionnés *exclusivement* par une force mécanique et ceux qui peuvent être actionnés *également* par une force mécanique, de sorte qu'il ne pourrait être considéré que seuls les véhicules actionnés exclusivement par la force musculaire seraient exclus du champ d'application de la loi du 21 novembre 1989, sous peine de violer les articles 1<sup>er</sup> et 29bis de cette loi ainsi que l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive.

C'est dans ce contexte que la Cour de cassation a posé à la CJUE la question préjudicielle suivante : « l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive [2009/103], tel qu'applicable avant sa modification par la directive [2021/2118], qui définit le terme "véhicule" comme "tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées", doit-il être interprété en ce sens qu'un vélo électrique ("speed pedelec")<sup>6</sup>, dont le moteur fournit uniquement une assistance au pédalage, de sorte que le vélo ne peut pas se déplacer de manière autonome sans force musculaire, mais uniquement en utilisant la force motrice et la force musculaire, et qu'un vélo électrique qui est équipé d'une fonction "turbo" grâce à laquelle le vélo accélère sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h lorsqu'on appuie sur le bouton "turbo", mais qui nécessite la force musculaire pour utiliser la fonction "turbo", ne sont pas des véhicules, au sens de la directive 2009/103 ? ».

## II. CADRE LÉGAL EUROPÉEN ÉVOLUTIF

Ayant pour objectif de « garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable, quels que soient les endroits de la Communauté où les accidents se sont produits »<sup>7</sup>, la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 considère que « les dommages corporels et matériels subis par des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route non motorisés, qui constituent généralement la "partie faible" dans un accident, devraient être couverts par l'assurance obligatoire du véhicule impliqué dans un accident, lorsqu'ils ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national »<sup>8</sup>.

Ainsi, la directive prévoit que l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs « couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national »<sup>9</sup>.

6. Il aurait peut-être été plus opportun, en l'espèce, de parler de « cycle motorisé » tel que défini à l'article 2.15.3 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, *M.B.*, 9 décembre 1975, comme « tout véhicule à deux, trois ou quatre roues à pédales, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 25 km à l'heure », plutôt que de « speed pedelec » défini à l'article 2.17.3 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 cm<sup>3</sup> 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 », même si la législation applicable aux *speed pedelecs* a été modifiée afin d'être rapprochée de celle applicable aux vélos eux-mêmes (B. DEWIT, « Modifications du Code de la route par l'arrêté royal du 30 juillet 2022 », *For. ass.*, 2022, n° 227, p. 145).

7. Considérant n° 20 de la directive 2009/103/CE.

8. Considérant n° 23 de la directive 2009/103/CE.

9. Art. 12, point 3, de la directive 2009/103/CE.

Au sens de la directive, on entend par « véhicule » : « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées »<sup>10</sup>.

La directive ne donne, en tant que telle, aucune autre précision sur les notions d'« usager faible » et de « véhicule automoteur ». Si la première concerne « des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route non motorisés », les termes « motorisé » et « automoteur » ne sont pas définis.

Face à l'arrivée des nouveaux engins « modernes » de déplacement<sup>11</sup> (« speed pedelec », trottinette électrique, monoroue, gyropode, etc.)<sup>12</sup>, ces lacunes terminologiques ont rapidement suscité des difficultés d'application, comme dans le cas tragique commenté.

C'est afin d'y remédier que la directive 2021/2118 du 24 novembre 2021<sup>13</sup> a été adoptée. Il fut en effet considéré que « depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/103/CE, de nombreux nouveaux types de véhicules automoteurs sont arrivés sur le marché. Certains fonctionnent à l'aide d'un moteur uniquement électrique, d'autres à l'aide d'équipements auxiliaires. Il convient de tenir compte de ces véhicules dans la définition de la notion de "véhicule". Cette définition devrait se fonder sur les caractéristiques générales de ces véhicules, notamment leur vitesse maximale par construction et leur poids net, et prévoir que seuls les véhicules qui peuvent être *exclusivement* actionnés par une force mécanique sont concernés. La définition devrait s'appliquer quel que soit le nombre de roues du véhicule. Les fauteuils roulants destinés aux personnes ayant un handicap physique ne devraient pas être inclus dans la définition. Les véhicules électriques légers qui ne relèvent pas de la définition de "véhicule" devraient être exclus du champ d'application de la directive 2009/103/CE. Néanmoins, aucune disposition de ladite directive ne devrait empêcher les États membres d'exiger, dans leur droit national, une assurance automobile, aux conditions qu'ils fixent, pour tout équipement automobile utilisé sur le sol qui ne relève pas de la définition de "véhicule" fixée par cette directive et pour lequel cette directive n'exige donc pas une telle assurance. Cette directive ne devrait pas non plus empêcher les États membres de prévoir, dans leur droit national, que les victimes d'accidents causés par tout autre équipement automobile ont accès à l'organisme d'indemnisation de l'État membre. »<sup>14</sup>

La directive 2021/2118 du 24 novembre 2021 a ainsi modifié l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 en définissant désormais le « véhi-

cule » comme : « a) tout véhicule automoteur actionné *exclusivement* par une force mécanique sur le sol, sans être lié à une voie ferrée, avec : i) une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ; ou ii) un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h ; b) toute remorque destinée à être utilisée avec un véhicule visé au point a), qu'elle soit attelée ou non. Sans préjudice des points a) et b), les fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique ne sont pas considérés comme des véhicules visés par la présente directive. »<sup>15</sup>

Cette nouvelle définition européenne du « véhicule » automoteur est d'application à partir du 23 décembre 2023<sup>16</sup>.

### III. TRANSPOSITION ET ÉTAT DU DROIT BELGE

En droit belge, la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 a été transposée au sein de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

L'article 29bis<sup>17</sup>, §§ 1<sup>er</sup> et 2<sup>18</sup>, de la loi prévoit qu'en « cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. [...] Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages. » En son paragraphe 3, l'article 29bis précisait, dans sa version antérieure à sa modification par la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie<sup>19</sup>, qu'il fallait entendre « par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée ».

À l'origine de l'introduction de l'article 29bis dans la loi, le législateur avait précisé « que la logique qui sous-tend le présent projet est avant tout d'assurer, en toute circonstance, l'indemnisation des personnes qui, à l'inverse

10. Art. 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE.

11. Cf. règlement (UE) n° 168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil européen relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, *J.O.U.E.*, n° L 60 du 2 mars 2013, p. 52.

12. Cf. C. VAN GHELUWE, « Les nouveaux "engins de déplacement" mieux réglementés », *B.J.S.*, 2022, n° 696, p. 2.

13. Directive (UE) 2021/2118 du 24 novembre 2021 du Parlement européen et du Conseil européen modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.U.E.*, n° L 430 du 2 décembre 2021, p. 1.

14. Considérants n°s 3 et 4 de la directive (UE) 2021/2118.

15. Art. 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive (UE) 2021/2118.

16. Art. 2 de la directive (UE) 2021/2118.

17. Inséré par l'article 45 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, *M.B.*, 31 mars 1994.

18. Tels qu'insérés et modifiés par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 13 avril 1995 modifiant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 27 juin 1995, par l'article 2 de la loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, *M.B.*, 21 février 2001.

19. *M.B.*, 22 mai 2019.

des conducteurs, sont victimes d'une situation qu'elles n'ont pas voulu créer. Ces personnes ne constituent pas ou seulement dans une faible proportion un danger pour les autres usagers de la route. Par contre, le conducteur d'un véhicule met en œuvre une énergie cinétique telle qu'elle crée un risque inéluctable même si ce conducteur fait preuve de toute la prudence voulue. L'accident de la circulation n'a le plus souvent pu se produire que parce qu'un véhicule automoteur a été mis en circulation.»<sup>20</sup>

L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989 définit, pour son application, les « véhicules automoteurs » comme : « les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie. Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, préciser quels sont les moyens de transport relevant de la définition de véhicule automoteur. » Notons que les termes « véhicules automoteurs » ne sont en revanche pas utilisés ni définis dans le Code de la route qui utilise les vocables propres de « véhicule à moteur »<sup>21</sup> et de « véhicule automobile »<sup>22,23</sup>.

En son arrêt du 23 janvier 2002<sup>24</sup>, la Cour constitutionnelle avait considéré à propos de la loi qu'en « adoptant les dispositions en cause, le législateur avait pour objectif l'indemnisation automatique des victimes des accidents de la route réputées faibles. Les critères retenus pour caractériser cette faiblesse, celui, d'une part, de n'être pas conducteur d'un véhicule automoteur et celui, d'autre part, du danger que constitue en soi la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique, sont des critères objectifs pour fonder le droit à l'indemnisation automatique des préjudices corporels subis par les victimes réputées faibles. L'exclusion du bénéfice de cette indemnisation des conducteurs des véhicules automoteurs susvisés est la conséquence logique des critères retenus pour déterminer la catégorie des bénéficiaires de la mesure voulue par le législateur. Cette exclusion n'est pas disproportionnée dans la mesure où il n'est pas contesté que ce sont les véhicules automoteurs qui sont à l'origine du plus grand nombre des accidents de la route. S'il est vrai que les conducteurs de

ces véhicules peuvent aussi être victimes des accidents de la circulation, ils ne sauraient, compte tenu de l'objectif poursuivi par le législateur, être considérés comme des usagers faibles. [...] En ce qui concerne la discrimination alléguée entre les conducteurs de cyclomoteurs, d'une part, et les cyclistes et cavaliers, d'autre part, lesquels sont seuls considérés comme usagers faibles, le législateur a pu raisonnablement considérer les premiers comme ne relevant pas des usagers faibles dans la mesure où ils conduisent un type de véhicule automoteur dont la mise en circulation constitue, en soi, un danger pour les autres usagers de la voie publique. Le critère retenu du caractère motorisé ou non du véhicule ou de l'utilisateur est un critère objectif et pertinent et la mesure n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif du législateur.»<sup>25</sup>

Progressivement confronté à l'émergence des nouveaux engins « modernes » de déplacement<sup>26</sup> et compte tenu des lacunes alors existantes, notamment en droit européen (*supra*), le droit belge a dû évoluer et se préciser. Le critère de la motorisation du véhicule a très vite montré ses limites. La jurisprudence l'a alors assorti d'un critère d'autonomie de déplacement du véhicule<sup>27</sup> : est à considérer comme un véhicule automoteur, l'engin qui « est susceptible de se déplacer de manière autonome, c'est-à-dire sans que l'utilisateur doive utiliser une force mécanique (pédalage) pour le faire avancer »<sup>28</sup>. Le législateur a, à son tour, confirmé que « dans le cas des véhicules à propulsion assistée, le principe est que le véhicule doit être actionné par une force mécanique pour être considéré comme automoteur et soumis à l'obligation d'une RC auto, de sorte que les véhicules qui ne peuvent se déplacer sans que le conducteur pédale ne seront pas considérés comme des véhicules automoteurs »<sup>29</sup>. Dans la mesure où ce second critère pouvait amener à des situations problématiques<sup>30</sup>, le législateur belge a parallèlement entendu utiliser la faculté laissée aux États membres par la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009<sup>31</sup> « d'exclure les vélos électriques ou d'autres nouveaux véhicules automoteurs de la loi sur l'assurance de la responsabilité civile s'ils le jugent nécessaire »<sup>32-33</sup>.

Un article 2bis a ainsi été introduit par la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie<sup>34</sup>. En son alinéa 1<sup>er</sup>, il précise que « ne sont pas sou-

20. Projet de loi du 9 février 1994 portant des dispositions sociales, *Doc. parl., Sénat*, 1993-1994, n° 980-1, p. 34.

21. Entendu comme « tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres » (art. 2.16 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975).

22. Entendu comme « tout véhicule à moteur, y compris le trolleybus, ne répondant pas aux définitions du cyclomoteur, de la motocyclette, du tricycle et du quadricycle à moteur » (art. 2.21 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975).

23. B. DEWIT, « Les modes alternatifs de circulation : des lacunes dans la réglementation », *For. ass.*, 2019, n° 192, p. 42.

24. C.C., 23 janvier 2002, arrêt n° 23/2002, 11 p.

25. *Ibid.*, cons. B.4.3 et B.4.4, pp. 9-10.

26. Cf. arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement, *M.B.*, 23 février 2007 ; arrêté royal du 21 juillet 2016 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> 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 ; loi du 13 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> 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 ; loi du 15 mai 2022 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation des engins de déplacement, *M.B.*, 15 juin 2022 ; S. LEVATINO et P. LAMBOTTE, « Nouveautés en matière de circulation routière : les engins de déplacement et le parquet national de la sécurité routière », in V. FRANSSSEN et A. MASSET (dir.), *Le droit pénal et la procédure pénale en constante évolution*, coll. CUP, vol. 217, Liège, Anthemis, 2022, pp. 207-221.

27. Cf. Corr. Turnhout, 5 avril 2011, T.A.V.W., 2001, p. 269 ; Pol. Bruges, 29 mai 2007, *De Verz.*, 2007, p. 447.

28. B. DEWIT, « Les modes alternatifs de circulation : des lacunes dans la réglementation », *op. cit.*, p. 42.

29. Projet de loi du 12 avril 2007 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, Rapport, *Doc. parl., Ch. repr., sess. ord.* 2016-2017, n° 54-2414/003, p. 8.

30. Conduisant certains juges à considérer comme des véhicules automoteurs des trottinettes actionnées par un moteur électrique, mais circulant à moins de 25 km/h. Cf. Pol. Bruges, 22 décembre 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 515, note P. GRAULUS, « Een elektrisch aangedreven step is geen speelgoed ».

31. Cf. art. 5, § 2, de la directive 2009/103/CE : « Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission. Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules visés au premier alinéa soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3. »

32. Proposition de loi du 20 février 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie, *Développements, Doc. parl., Ch. repr., sess. ord.* 2018-2019, n° 54-3570/001, p. 33.

33. Cf. B. DUBUISSON et V. CALLEWAERT, « L'assurance R.C. automobile face aux défis de la mobilité douce », *R.G.A.R.*, 2022, n° 15.914.

34. Cf. art. 43.

mis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h ». L'alinéa 2<sup>35</sup> prévoit en revanche que « restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ». Aux termes de cette dernière disposition, telle que modifiée par un arrêté royal du 21 juillet 2016<sup>36</sup>, on entend par « cyclomoteur classe A » : « tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup> avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW, ou d'un moteur électrique avec une puissance nominale continue maximale qui est inférieure ou égale à 4 kW et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure, à l'exclusion des engins de déplacement motorisés »<sup>37</sup>.

Les travaux préparatoires renseignent que cette « modification est motivée par le constat que l'interprétation stricte de la définition à l'article 1<sup>er</sup> de la loi RC auto, en particulier l'aspect concernant la capacité à rouler de manière autonome, mène : 1<sup>o</sup> à ce que certains vélos électriques, les engins de déplacement motorisés et les chaises roulantes électriques relèveraient en général de l'obligation d'assurance et ; 2<sup>o</sup> à ce que leurs utilisateurs tomberaient hors du champ d'application du système d'indemnisation légale automatique de l'article 29bis loi RC auto (usagers faibles). [...] Par souci de cohérence et pour la sécurité juridique du justiciable, on a opté pour un plafond uniforme de vitesse autonome maximale de 25 km/h. Le critère utilisé pour être soumis ou non à l'assurance obligatoire, est l'énergie cinétique du véhicule. L'énergie cinétique est la forme d'énergie d'un corps ou d'un objet parce qu'il bouge. La masse et la vitesse du corps ou de l'objet déterminent la quantité d'énergie cinétique. Étant donné qu'un cyclomoteur classe A pèse vite 80 à 100 kg et qu'un vélo électrique, y compris sa batterie, pèse en moyenne 20 à 30 kg, il est justifié de maintenir l'obligation d'assurance pour le cyclomoteur classe A. En effet, l'énergie cinétique à une vitesse identique est significativement plus élevée. »<sup>38</sup>

Le législateur a donné des exemples de véhicules automoteurs visés par l'exclusion : « le fauteuil roulant électrique, qui était déjà exclu de l'article 29bis, l'*hoverboard*, les engins auto équilibrés, le *skateboard* électrique, le vélo électrique, le miniquad et la minimoto, pour autant que leur

vitesse maximale soit limitée à 25 km/h. Cette liste n'est aucunement exhaustive et purement indicative. Peuvent aussi être visés les véhicules automoteurs avec les fonctions suivantes : l'assistance au pédalage, l'assistance au démarrage, le bouton garage, le *walk assist*, l'assistance au parking, quelles que soient leur dénomination et leur forme. L'aide à la marche, le bouton garage et l'assistance au parking visent par exemple à faciliter la manipulation du vélo électrique lorsque l'on ne roule pas dessus et non à propulser le vélo lorsque l'on est dessus, si bien que le risque inhérent à la circulation est quasi négligeable (la vitesse autonome qui est en effet très basse avoisine en effet généralement les 6 km/h). »<sup>39</sup>

Il fut considéré que « la responsabilité civile extracontractuelle à laquelle ces moyens de transport pourraient donner lieu, devrait pouvoir être assurée au moyen d'une autre police d'assurance que la RC auto (par ex. RC vie privée). [...] Puisque la majorité des familles disposent d'une assurance couvrant la responsabilité civile extracontractuelle (RC familiale – RC vie privée) à laquelle pourrait donner lieu l'usage des véhicules exemptés de l'obligation d'assurance, la victime s'adressera directement à l'assureur RC familiale – RC vie privée du conducteur du véhicule exempté de l'obligation d'assurance qui a causé l'accident. Cela permet d'accélérer la procédure d'indemnisation et à la victime d'exercer son action directe à l'égard de l'assureur RC du conducteur responsable. En l'absence de couverture d'assurance de la responsabilité civile du conducteur responsable, la victime adresse sa demande d'indemnisation directement au Fonds commun de garantie belge. »<sup>40</sup> C'est ainsi que les assurances de type « RC vie privée » contiennent désormais des garanties couvrant notamment la responsabilité des conducteurs de vélos électriques autonomes d'une vitesse maximale de 25 km/h. Notons toutefois que pour qu'une telle assurance puisse intervenir, encore faut-il que le conducteur ou une personne partageant son foyer ait préalablement souscrit cette police dès lors qu'elle n'est pas obligatoire et qu'il circule à titre privé et non professionnel, tandis qu'aucune cause de déchéance ou d'exclusion de garantie ne doit trouver à s'appliquer<sup>41</sup>. Des polices de type « assurance vélo » ont aussi vu le jour avec des couvertures « conducteur », « omnium » et « assistance » pour le cycliste. En cas de non-assurance, l'article 19bis-11, § 1<sup>er</sup>, 9<sup>o</sup>, de la loi du 21 novembre 1989 prévoit expressément l'intervention du Fonds commun de garantie belge<sup>42</sup> « lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance conformément à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident ». Il re-

35. Tel que modifié par l'article 18 de la loi du 2 février 2021 portant dispositions diverses en matière d'économie, *M.B.*, 11 février 2021.

36. Art. 6 de l'arrêté royal du 21 juillet 2016 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> 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.

37. Art. 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975.

38. Proposition de loi du 20 février 2019 précitée, n° 54-3570/001, pp. 33-34. Cf. 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° 15.670, p. 9.

39. *Ibid.*, p. 34.

40. *Ibid.*, pp. 34-35.

41. A. CHARLIER et B. CEULEMANS, « Véhicules prioritaires, engins légers, rues cyclables... et plus si affinités », in B. CEULEMANS (dir.), *Actualités en droit de la circulation*, coll. CUP, vol. 207, Liège, Anthemis, 2021, pp. 178.

42. Conformément à l'article 5, point 2, de la directive 2009/103/CE. Il fut en effet considéré que : « Ce seront alors les fonds nationaux de garantie qui supporteront les frais d'indemnisation des victimes d'accidents causés par ces nouveaux types de véhicules. » (Proposition de directive n° COM/2018/336/Final – 2018/0168/COD du 24 mai 2018 du Parlement européen et du Conseil européen modifiant la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, p. 9.)

vient ainsi au FCGB de pallier, en l'absence d'assurance, le risque d'insolvabilité de l'auteur responsable<sup>43</sup>.

L'article 29bis, § 3, de la loi du 21 novembre 1989 a alors également été logiquement modifié en ce que « pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup>, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup> »<sup>44</sup>.

Toutefois, par un arrêt du 28 janvier 2021<sup>45</sup>, la Cour constitutionnelle a considéré que « l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 novembre 1989, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019, viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 novembre 1989, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs »<sup>46</sup>.

La Cour constitutionnelle a motivé sa décision eu égard à ce qu'il « ressort des travaux préparatoires que le législateur postule que la définition de véhicule automoteur, contenue dans l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989, concerne uniquement les véhicules qui sont actionnés par une force mécanique sans requérir une énergie musculaire. Cela suppose également que la vitesse maximale dont il est question à l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 soit la vitesse qui peut être atteinte par la seule force du moteur, sans recourir à l'énergie musculaire. [...] Par la disposition en cause, le législateur entendait considérer les conducteurs de certains véhicules automoteurs comme des usagers faibles au sens de l'article 29bis et les exonérer de l'obligation de contracter une assurance pour les véhicules automoteurs. Ainsi qu'il ressort des travaux préparatoires cités en B.2.7, le législateur voulait soumettre spécifiquement les cyclomoteurs classe A à l'obligation d'assurance, bien que leur vitesse maximale ne dépasse pas 25 km/h, parce que la masse de tels cyclomoteurs, combinée avec la vitesse maximale autorisée, comporte certains risques. [...] Bien que la définition de cyclomoteur classe A, rappelée en B.2.6, ne se réfère pas en soi à la masse du véhicule, mais porte uniquement sur la puissance et la vitesse, il n'est pas déraisonnable de considérer que le conducteur d'un véhicule qui répond à cette définition n'est pas un usager faible parce que la mise en circulation du véhicule en question représente en soi un danger pour les autres usagers de la voie publique. Par conséquent, il n'est pas sans justification raisonnable de soumettre à l'obligation d'assurance les cyclomoteurs classe A, dont la masse, combinée avec la vitesse maximale autorisée, implique en général une énergie cinétique supérieure. Au regard de l'objectif mentionné en B.3.3, il n'est en revanche pas raisonnablement justifié d'exonérer de l'obligation d'assurance tous les autres véhicules qui ne satisfont pas à la définition de cyclomoteur classe A,

quelle que soit leur masse, sur la seule base de leur vitesse autonome maximale. Il ressort de l'énumération non exhaustive des véhicules faite au cours des travaux préparatoires que le législateur suppose que tous les autres véhicules dont la vitesse maximale est de 25 km/h ont nécessairement une masse moindre que les cyclomoteurs classe A. D'autre part, le législateur suppose que ces véhicules, qui ont néanmoins une masse supérieure et qui doivent par conséquent être actionnés par un moteur pour être facilement utilisables, auront une vitesse autonome sensiblement inférieure à 25 km/h, ce qui justifierait qu'ils soient eux aussi exclus. Contrairement à ce que laisse présumer cette énumération, la disposition en cause elle-même ne contient toutefois qu'une exigence en matière de vitesse maximale et, pour l'exonération, il n'est pas tenu compte de la masse du véhicule concerné. La flexibilité nécessaire pour tenir compte de l'évolution rapide de ce nouveau type de véhicules ne justifie pas davantage que ces véhicules soient exonérés de l'obligation d'assurance simplement en raison de la vitesse autonome maximale et en raison du fait qu'ils ne sont pas considérés comme des cyclomoteurs classe A. En effet, cette évolution rapide complique également les prévisions, par exemple, en matière de masse de nouveaux véhicules de ce genre et, en général, en matière de risques d'accidents de roulage. »<sup>47</sup>

Le législateur est dès lors tenu de revoir sa copie quant à l'exclusion visée à l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 de certains véhicules automoteurs de l'obligation d'assurance sur la base de leur vitesse par force mécanique. Il doit en effet aussi être tenu compte de leur masse. À défaut, il subsisterait une discrimination condamnable entre ces autres véhicules et les cyclomoteurs de classe A assujettis à l'obligation d'assurance, tandis qu'un certain flou subsisterait quant à la possibilité pour le conducteur de nouveaux engins de déplacement de se prévaloir de la qualité d'usager faible en vue de l'application de l'article 29bis de la loi.

En vue d'y remédier, le législateur belge pourrait opter pour la suppression de l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 et l'adoption, en son article 1<sup>er</sup>, de la nouvelle définition du « véhicule » automoteur découlant de la directive 2021/2118 du 24 novembre 2021, qu'il est tenu de transposer pour le 23 décembre 2023 (*supra*), en ce qu'elle se réfère à « une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ; ou un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h »<sup>48</sup>, ce qui exclut, en cette seconde hypothèse, les cyclomoteurs de classe A qui pèsent généralement plus de 25 kg (sauf si leur vitesse est limitée à 14 km/h).

La Commission des assurances et le Ministre Pierre-Yves Dermagne ne sont toutefois pas de cet avis<sup>49</sup>. Ce dernier estime que « nous devrions, dans la mesure du

43. R. ROBAYE, « Les nouveaux engins de circulation (monoroues, trottinettes, vélos électriques...) : réglementation et assurances », in *Actualités du tribunal de police*, coll. Jeune barreau de Namur, Limal, Anthemis, 2019, p. 95.

44. Cf. art. 46 de la loi du 2 mai 2019.

45. C.C., 28 janvier 2021, arrêt n° 15/2021, 12 p., note H. WILLOCK, « Les conducteurs de cyclomoteurs classe A sont-ils des usagers faibles depuis la loi du 2 mai 2019 ? », *For. ass.*, 2021, n° 213, pp. 80-89.

46. *Ibid.*, cons. B.4.1, p. 11.

47. *Ibid.*, cons. B.2.7, B.3.3 et B.3.4, pp. 8-10.

48. Art. 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive (UE) 2021/2118.

49. Cf. avis n° C/2022/5 du 12 juillet 2022 de la Commission des assurances concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et la transposition de la directive (UE) 2021/2118 du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, 74 p.

possible, maintenir un système conforme à la réglementation actuelle, en tenant compte des possibilités offertes par la directive et de l'arrêt de la Cour constitutionnelle ("énergie cinétique"). Il me semble ainsi possible de maintenir le raisonnement de l'actuel article 2bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, moyennant par exemple une adaptation de la "vitesse" et du "poids". »<sup>50</sup> La Commission des assurances propose ainsi de modifier l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 comme suit<sup>51</sup> : « sont exemptés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs visés à l'article 1, alinéa 1<sup>er</sup> : – qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 100 kilos ; – qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos ; – qui sont des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique. Pour les véhicules automoteurs électriques, cette masse s'entend sans la batterie. Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs qui sont destinés également à d'autres finalités que le simple déplacement<sup>52</sup>. »<sup>53</sup> La Commission précise que cette « délimitation des véhicules automoteurs exemptés de l'obligation d'assurance s'appuie, d'une part, sur l'article 2bis actuel de la loi RC auto, adapté à la décision précitée de la Cour constitutionnelle par l'ajout du critère de "masse" et, d'autre part, sur les critères tels que prévus dans la nouvelle définition de véhicule de la directive 2009/103/CE »<sup>54</sup>. La Commission justifie de la conformité de cette adaptation au droit européen « étant donné que la mission d'indemnisation du Fonds en cas de responsabilité du véhicule automoteur exempté est maintenue »<sup>55</sup>, tandis que « les véhicules automoteurs relevant de l'exemption de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 2bis de la loi RC auto proposé, conformément au droit européen, soit être exclus de la définition de véhicule de la directive 2009/103/CE, soit relever du champ d'application de la directive 2009/103/CE, mais être exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 5, 2 de la directive 2009/103/CE à condition que les personnes lésées soient indemnisées par un fonds de garantie »<sup>56</sup>.

En revanche, « aucun accord n'a été trouvé sur un projet concernant l'application du régime d'indemnisation de l'usager faible de l'article 29bis de la loi RC auto au conducteur d'un véhicule automoteur exempté et à la personne lésée d'un accident causé par un véhicule automoteur exempté »<sup>57</sup>. Les conducteurs de ces véhicules doivent-ils être considérés comme « usagers faibles » ? La seule implication de ces véhicules permet-elle à leurs victimes d'être indemnisées ou leur faut-il démontrer la responsabilité de leur conducteur ? À notre sens, pour des raisons de sécurité juridique et eu égard à la *ratio legis* de l'article 29bis, il conviendrait de considérer ces conducteurs comme des usagers faibles, tandis que leurs victimes ne devraient pas pouvoir se contenter de leur implication (maintien du *statu quo* de la réglementation actuelle). À défaut, pourquoi alors les exempter de l'assurance obligatoire s'ils présentent tout autant de risques pour la circulation ?

S'agissant de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989, la Commission des assurances considère que « la majorité de la jurisprudence et de la doctrine<sup>58</sup> ont toujours interprété cette définition de l'article 1 de la loi RC auto en ce sens que dès qu'un véhicule peut être actionné par une force mécanique, et peut par conséquent être propulsé sans devoir pédaler, il constitue un véhicule automoteur au sens de l'article 1 de la loi RC auto, indépendamment de sa vitesse, du type de propulsion du moteur, du fait qu'il dispose du certificat de conformité requis, du fait qu'il puisse être immatriculé ou non, ou de sa catégorie dans le code de la route. En revanche, si la force musculaire est toujours nécessaire afin de faire avancer le véhicule, et si la force mécanique ne sert que d'assistance au pédalage, et donc que le véhicule ne peut rouler de manière autonome, il ne s'agit dans ce cas pas, selon cette majorité, d'un véhicule automoteur au sens de l'article 1 de la loi RC auto. »<sup>59</sup> La nouvelle définition européenne du « véhicule » confirme cette interprétation « selon laquelle les véhicules dont la force mécanique sert uniquement d'assistance au pédalage ne sont pas des véhicules automoteurs »<sup>60</sup>. Dès lors, avant d'envisager l'opportunité de modifier (ou non) l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989, la Commission des assurances considèrerait qu'il convenait d'attendre de connaître la décision de la CJUE dans le cas présentement commenté<sup>61</sup>.

50. *Ibid.*, p. 28.

51. Parmi les différentes versions proposées.

52. On vise par là les engins de chantier, les véhicules outils ou encore agricoles.

53. Avis n° C/2022/5 du 12 juillet 2022 de la Commission des assurances précité, pp. 35-36.

54. *Ibid.*, p. 37.

55. *Ibid.*, p. 36.

56. *Ibid.*

57. *Ibid.*, pp. 21 et 45-63.

58. Cf. not. références citées *ibid.*, p. 17 : L. SCHUERMANS et al. (éd.), *De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de Benelux*, Bruxelles, ced.samsom, 1979, pp. 61-63 ; G. JOCQUÉ, « Verkeersongevallen en de gezin-

saansprakelijkheidsverzekering », *T. Pol.*, 2016, p. 215, n° 7-8 ; J. MUYLDERMANS, note sous Corr. Turnhout, 5 avril 2011, *T.A.V.W.*, 2001, p. 269 ; I. VERBAEYS, note sous Pol. Bruges, 29 mai 2007, *De Verz.*, 2007, p. 447 ; C. VAN SCHOUBROECK, « Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht », in M. KRUIHOF (éd.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht*, ICAV II, Anvers, Intersentia, 2018, pp. 85-88. *Contra* : L. SCHOONBAERT et S. VEREecken, « De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid ? », *T. Pol.*, 2019, fasc. 1, pp. 7-10.

59. *Ibid.*, p. 17.

60. *Ibid.*, p. 18.

61. *Ibid.*, pp. 15-16.

#### IV. DÉCISION DE LA COUR

C'est dans ce contexte et statuant sur la base des dispositions légales applicables à l'accident litigieux survenu le 14 octobre 2017 (sans dès lors être tenue par la nouvelle définition du « véhicule » de la directive 2021/2118 du 24 novembre 2021), que la CJUE s'est penchée sur la question de savoir si l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 devait être interprété en ce sens que relève de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, un vélo dont le moteur électrique fournit *uniquement* une assistance au pédalage et qui dispose d'une fonction lui permettant d'accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, cette fonction ne pouvant toutefois être activée qu'après utilisation de la force musculaire.

La Cour rappelle tout d'abord qu'aux « fins de l'interprétation d'une disposition de droit de l'Union, il y a lieu de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie »<sup>62</sup>.

D'un point de vue littéral, la Cour relève qu'en tant qu'elle vise « tout véhicule automoteur », la notion de « véhicule » de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 se réfère nécessairement, conformément au sens habituel de ces termes dans le langage courant, « à un engin conçu pour se déplacer sur le sol au moyen d'une force produite par une machine, par opposition à une force humaine ou animale, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails »<sup>63</sup>. La disposition légale ne contient toutefois aucune indication permettant de déterminer si une telle force mécanique doit jouer un rôle exclusif ou non dans l'actionnement du véhicule.

La Cour constate par ailleurs que les versions en langues française, italienne, néerlandaise et portugaise de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive « pourraient être lues en ce sens que constituent des "véhicules", au sens de cette disposition, non seulement ceux propulsés exclusivement par une force mécanique, mais également ceux qui sont susceptibles de se mouvoir par d'autres moyens »<sup>64</sup> dans la mesure où elles se réfèrent, au sujet de la force mécanique, à la circonstance que celle-ci « peut » actionner les véhicules concernés. Toutefois, dans les versions linguistiques en langues espagnole, allemande, grecque, anglaise et lituanienne, cette disposition est rédigée différemment, de sorte qu'elle ne pourrait être lue dans le même sens. Or, « selon une jurisprudence constante de la Cour, les dispositions du droit de l'Union doivent être interprétées et appliquées de manière uniforme, à la lumière des versions établies dans toutes les langues de l'Union. En cas de disparité entre les différentes versions linguistiques d'un texte du droit de l'Union, la disposition en cause doit être interprétée en fonction de l'économie

générale et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément<sup>65</sup>. »<sup>66</sup>

La Cour se livre dès lors à l'analyse de l'économie générale de la directive. D'une part, elle retient qu'aux termes de son considérant n° 2, l'obligation d'« assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs » se réfère à « l'assurance automobile », qui vise traditionnellement, en son sens courant, « l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation d'engins tels que les motocycles, les voitures et les camions qui, hormis les cas où ils sont hors d'usage, sont mus exclusivement au moyen d'une force mécanique »<sup>67</sup>. D'autre part, la Cour relève que l'article 13, § 1<sup>er</sup>, b), de la directive précise que « chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que, aux fins de l'application de l'article 3 de celle-ci, soit réputée sans effet, en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre, toute disposition légale ou clause contractuelle contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à cet article 3 qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné »<sup>68</sup>. Or, tel qu'il ressort du libellé de l'article 4, § 1<sup>er</sup>, de la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire<sup>69</sup>, seule la conduite de véhicules susceptibles de circuler par leurs propres moyens, à l'exception de ceux qui se déplacent sur rails, est en principe soumise à un permis de conduire national.

La Cour poursuit son raisonnement eu égard aux objectifs poursuivis par la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009, rappelant que « celle-ci vise à assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord et à garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit l'endroit du territoire de l'Union où l'accident s'est produit, de même qu'à assurer ainsi la protection des victimes d'accidents causés par les véhicules automoteurs, cet objectif de protection des victimes ayant été constamment poursuivi et renforcé par le législateur de l'Union<sup>70</sup> »<sup>71</sup>.

Or, la Cour relève que « des engins qui ne sont pas actionnés exclusivement par une force mécanique et qui ne peuvent donc pas se déplacer sur le sol sans utilisation de la force musculaire, tels que le vélo à assistance électrique (litigieux), lequel, au demeurant, peut accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, n'apparaissent pas de nature à causer aux tiers des dommages corporels ou matériels comparables, quant à leur gravité ou à leur quantité, à ceux que peuvent causer les motocycles, les voitures, les camions ou d'autres véhicules, circulant sur le sol, actionnés exclusivement par une force mécanique, ces derniers pouvant atteindre une vitesse certaine, sensiblement plus

62. C.J.U.E., arrêt *KBC c. P&V*, précité, p. 5.

63. *Ibid.*, p. 8.

64. *Ibid.*

65. C.J.U.E., 8 décembre 2005, *Jyske Finans*, aff. C-280/04, point 31 ; C.J.U.E., 21 décembre 2021, *Trapeza Peiraiois*, aff. C-243/20, point 32.

66. C.J.U.E., arrêt *KBC c. P&V*, précité, p. 8.

67. *Ibid.*

68. *Ibid.*

69. Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 du Parlement européen et du Conseil européen relative au permis de conduire, *J.O.U.E.*, n° L 403 du 30 décembre 2006, p. 18.

70. Cf. C.J.U.E., 20 juin 2019, *Linea Directa Aseguradora SA c. Segurcaixa*, aff. C-100/18, points 33, 34 et 46 ; C.J.U.E., 20 mai 2021, *K.S. c. A.B.*, aff. C-707/19, point 27.

71. C.J.U.E., arrêt *KBC c. P&V*, précité, p. 9.

élevée que celle pouvant être atteinte par de tels engins, et étant, encore actuellement, très majoritairement utilisés aux fins de la circulation. L'objectif de protection des victimes d'accidents de la circulation causés par les véhicules automoteurs, poursuivi par la directive 2009/103, n'impose donc pas que de tels engins relèvent de la notion de "véhicule", au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de cette directive. »<sup>72</sup>

Eu égard à ces considérations, la Cour répond de manière négative à la question préjudicielle posée et décide que « l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103 doit être interprété en ce sens que ne relève pas de la notion de "véhicule", au sens de cette disposition, un vélo dont le moteur électrique fournit uniquement une assistance au pédalage et qui dispose d'une fonction lui permettant d'accélérer sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h, cette fonction ne pouvant toutefois être activée qu'après utilisation de la force musculaire »<sup>73</sup>.

## V. CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Par cet arrêt attendu, la CJUE confirme que les (nouveaux) engins de déplacement qui ne sont pas actionnés *exclusivement* par une force mécanique et qui ne peuvent donc pas se déplacer sur le sol sans utilisation de la force musculaire ne constituent pas des « véhicules » au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 1, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009. Ils ne sont dès lors pas visés par l'assurance obligatoire prévue à l'article 3 de la directive.

Cette décision rejoint d'ailleurs la nouvelle définition européenne du « véhicule » applicable au 23 décembre 2023, telle qu'introduite par la directive 2021/2118 du 24 novembre 2021, qui vise « tout véhicule automoteur actionné *exclusivement* par une force mécanique sur le sol ».

Si l'article 1<sup>er</sup> de la loi belge du 21 novembre 1989 ne le précise pas explicitement, il en découle bien que la notion de « véhicule automoteur » doit également se comprendre comme visant les véhicules actionnés *exclusivement* par une force mécanique. Tel n'est pas le cas des vélos à moteur électrique dont la force mécanique sert uniquement d'assistance au pédalage ou pourvus d'une fonction d'accélération sans pédaler (jusqu'à une vitesse de 25 km/h) qui ne peut être activée qu'après utilisation de la force musculaire.

La jurisprudence et la doctrine belges majoritaires telles que reprises par la Commission des assurances en son avis du 12 juillet 2022<sup>74</sup> sont dès lors validées à cet égard.

Sans préjuger de la décision de la Cour de cassation à intervenir en l'espèce, il en ressort, *in concreto* et sur la base du droit applicable à l'accident, que comme le premier juge et le juge d'appel l'avaient également considéré, le conducteur d'un vélo tel que celui en cause ne pourrait être assimilé au conducteur d'un véhicule automoteur et pourrait prétendre à une indemnisation au titre de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 en tant qu'« usager faible de la route », de même que l'assureur-loi subrogé dans ses droits.

Il reste que le droit belge doit encore être adapté aux fins de transposer les autres aspects de la directive 2021/2118 du 24 novembre 2021 pour le 23 décembre 2023, tout en rectifiant la discrimination pointée par la Cour constitutionnelle au sujet des cyclomoteurs de classe A en son arrêt du 28 janvier 2021<sup>75</sup>. L'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 ne peut exempter de l'obligation d'assurance les véhicules automoteurs qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h sans tenir compte de leur masse.

Le ministre a déjà annoncé son souhait de réécriture de cette disposition, tandis que des discussions ont toujours lieu concernant l'application du régime d'indemnisation des usagers faibles tiré de l'article 29bis aux conducteurs de véhicules automoteurs exemptés et aux personnes lésées d'un accident causé par de tels véhicules.

Cette affaire illustre à quel point l'émergence des engins modernes de déplacement chamboule les catégories traditionnelles dans lesquelles les véhicules automoteurs étaient jusqu'à présent rangés et, par là, le sort des victimes d'accident de la circulation. Si la CJUE et le législateur européen évoluent sur la même longueur d'onde pour y faire face, il n'en est pas de même en Belgique, où certains choix du législateur sont censurés par la gardienne des droits fondamentaux. À l'appui de la jurisprudence et de la doctrine, il appartient au législateur et plus généralement au droit belge de poursuivre son adaptation, de sorte à, *in fine* et sans discrimination préjudiciable, clairement préciser à quelles conditions le conducteur d'un vélo électrique ou de tout autre engin « moderne » de déplacement doit être assuré et peut être assimilé (ou non) à un usager faible de la route, de même que ses victimes. À cet égard, il s'impose pour le législateur belge de ne pas traîner en cette fin d'année, tant pour respecter les échéances européennes qu'assurer la sécurité juridique<sup>76</sup>, tout en veillant à l'harmonisation et à la lisibilité des concepts<sup>77</sup>.

72. *Ibid.*

73. *Ibid.*

74. Avis n° C/2022/5 du 12 juillet 2022 de la Commission des assurances précité, p. 17.

75. C.C., 28 janvier 2021, arrêt n° 15/2021, précité.

76. Cf. H. WILLOCK, « Les conducteurs de cyclomoteurs classe A sont-ils des usagers faibles depuis la loi du 2 mai 2019 ? », *op. cit.*, p. 89.

77. Dans le même sens, B. DEWIT, « Les modes alternatifs de circulation : des lacunes dans la réglementation », *op. cit.*, p. 46.