
NOTE JURIDIQUE

- ASSURANCE -

**OBJET : Circulation, assurance et responsabilité des fauteuils
roulants électriques et autres aides techniques au
déplacement**

Base juridique

*Code de la route
Code des assurances
Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985*

Les personnes en situation de handicap qui se déplacent en fauteuil roulant manuel ou électrique, scooter électrique, quad, ou tricycles, sont des usagers de la route comme tout le monde.

Ils doivent donc se soumettre aux règles de circulation et d'assurance, prescrites à la catégorie à laquelle ils appartiennent : conducteur, piéton ou autre...

La mise en œuvre de leur responsabilité civile en cas d'accident, en dépend.

PLAN

I. FAUTEUILS ROULANTS ELECTRIQUES ET AUTRES AIDES TECHNIQUES A MOTEUR

1. **CIRCULATION**
2. **EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SIGNALISATION**
 - 2.1. Les freins
 - 2.2. L'éclairage et la signalisation
3. **DEVOIRS DU CONDUCTEUR**
 - 3.1. Brevet de sécurité routière
 - 3.2. Port du casque
 - 3.3. Immatriculation
4. **ASSURANCE**
 - 4.1. Véhicules concernés par l'obligation d'assurance
 - 4.2. Contrôle de l'obligation d'assurance
5. **EN CAS D'ACCIDENT**

II. FAUTEUILS ROULANTS MANUELS

1. **CIRCULATION**
2. **EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SIGNALISATION**
3. **DEVOIRS DU PIETON**
4. **ASSURANCE**
5. **EN CAS D'ACCIDENT**

III. TRICYCLES ET VELOS (SANS MOTEUR)

1. **CIRCULATION**
2. **EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SIGNALISATION**
 - 2.1. Les freins
 - 2.2. Eclairage
3. **DEVOIRS DU CYCLISTE**
 - 3.1. Respect des feux tricolores
 - 3.2. Respect des limitations de vitesse
 - 3.3. Signalisation de tout changement de trajectoire
4. **ASSURANCE**
5. **EN CAS D'ACCIDENT**

I. FAUTEUILS ROULANTS ELECTRIQUES ET AUTRES AIDES TECHNIQUES A MOTEUR

Question préalable : le fauteuil roulant électrique est-il un véhicule ?

Le Code de la route ouvre sa partie législative par deux définitions¹ :

- celle du "véhicule à moteur" qui désigne *"tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails"*
- et celle de "remorque" laquelle comprend *"tout véhicule destiné à être attelé à un autre véhicule"*.

Parmi les différentes catégories de véhicules définies dans le code, certaines prennent en considération, l'équipement du véhicule (nombre de roues, motorisation), son poids, d'autres son utilité (engin agricole, transport en commun).

Il faut donc procéder par élimination.

Le code de la route définit notamment le "**quadricycle léger à moteur**", comme un véhicule qui possède quatre roues et présente les caractères du cyclomoteur quant à la cylindrée (50 cm³ maximum), la puissance (maximale nette n'excédant pas 4 kW) et la vitesse (vitesse maximale par construction 45 km/h). Son poids à vide n'excède pas 350 kg et la charge utile n'excède pas 200 kg.

Les **tricycles à moteur** sont des véhicules à trois roues symétriques. Leur poids à vide n'excède pas 1.000 kg et la charge utile 1.500 kg pour les tricycles destinés au transport de marchandises et 300 kg pour ceux destinés au transport de personnes.

Les "**cyclomoteurs**" sont des véhicules à deux ou trois roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et équipé :

- a) Pour un cyclomoteur à deux roues, d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kW pour les autres types de moteur ;
- b) Pour un cyclomoteur à trois roues, d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à allumage commandé ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kW pour les autres types de moteur ;

Le fauteuil roulant électrique peut donc être considéré comme un quadricycle léger à moteur.

Mais, l'article R. 412-34 du code de la route stipule que sont assimilés aux piétons *« les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas. »*.

Le fauteuil roulant utilisé dans ces conditions n'est pas un véhicule mais est considéré comme un équipement spécifique permettant à une personne handicapée de retrouver la mobilité d'un piéton.

¹ C. route, art. L. 110-1

Donc, ce n'est que si sa vitesse par construction est supérieure à celle du pas que ce fauteuil est considéré comme un véhicule.

Le code de la route ne définit pas l'allure du pas. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière considère que la vitesse du pas est une vitesse inférieure ou égale à 6 km/h.²

Nous ne parlerons ici que des fauteuils électriques se déplaçant plus vite qu'un piéton (les autres étant assimilés aux piétons, les règles qui leur sont applicables se trouvent au II de cette note (page 11)).

Au sens du code de la route, les fauteuils roulants électriques et les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite qui peuvent **circuler à une vitesse supérieure à 6 km/h** sont des véhicules à moteur, devant être réceptionnés dans la catégorie des quadricycles légers à moteur et respecter les contraintes réglementaires imposées à ce type de véhicule.

1. CIRCULATION

La circulation des fauteuils roulants électriques est régie par les règles communes du code de la route. Ils doivent circuler sur la chaussée et leur conducteur doit respecter les mêmes obligations que celles des automobilistes.

Quelle que soit leur vitesse, ils doivent circuler **sur le bord droit** de la chaussée dans le sens de leur marche³.

Pour pouvoir circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique, le scooter électrique, doit être un véhicule (cyclomoteur) et, à ce titre, avoir été réceptionné conformément à la directive 2002/24/CE relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues transposée en droit français par l'arrêté du 2 mai 2003. En ce sens, la réglementation actuelle exclut de la réception (passage aux mines), les engins qui ne dépassent pas 6 km/h.

Lors d'un contrôle routier, le conducteur doit pouvoir fournir le certificat de conformité communautaire correspondant au véhicule remis par le constructeur ou son représentant accrédité en France (ou le certificat d'immatriculation si le véhicule a été acquis depuis le 1^{er} juillet 2004). Dans le cas contraire, cela signifie que le scooter électrique, bien qu'étant à moteur n'est pas un véhicule. Son utilisateur est alors en infraction (article R. 321-4 du code de la route).

Quant aux pistes cyclables, ce sont des voies **exclusivement réservées aux cycles** à deux ou trois roues. Les fauteuils roulants ne peuvent donc y circuler.

2. EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SIGNALISATION

Le fauteuil roulant électrique, doit comme tout véhicule, respecter les contraintes réglementaires en termes de dispositif de freinage, d'éclairage et de signalisation.

2.1. Les freins

² Source : Ministère de l'Équipement, Sécurité routière

³ C. route, art. R 412-36

Un système de freinage est **obligatoire pour tout véhicule à moteur**. Le système se compose de deux dispositifs de freinage dont les commandes sont entièrement indépendantes. Il doit être à action rapide et puissante.

Il s'agit non seulement d'être en mesure d'arrêter le véhicule mais également de le maintenir arrêté, le tout sans affecter la direction. Sur les deux dispositifs, l'un au moins agit sur les surfaces freinées fixées aux roues de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces assurant une sécurité suffisante⁴.

L'infraction à cette règle est passible d'une contravention de troisième classe⁵. Dans tous les cas, l'immobilisation peut être prescrite⁶.

2.2. L'éclairage et la signalisation

La sécurité du conducteur d'un véhicule et des usagers de la route passe par une signalisation correcte de chaque véhicule.

Le Code de la route prévoit pour les différents véhicules des dispositifs d'éclairage destinés à être utilisés pour mieux voir son chemin mais aussi pour signaler sa présence aux autres usagers dans certaines circonstances de temps, c'est-à-dire de nuit ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante. Dans ce cas, tout conducteur d'un véhicule doit faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé⁷.

Ces équipements sont très nombreux et variés et leur nombre et leur nature dépendent du type de véhicule.

▪ Feux de route et feux de croisement

Sauf exception, tout véhicule à moteur doit être muni à l'avant de feux de route et de feux de croisement⁸.

Ces équipements se déclinent ainsi en ce qui concerne les **feux de route**⁹ :

- pour toute motocyclette, tout tricycle à moteur, tout quadricycle lourd à moteur : à l'avant un ou deux feux de route ;
- les cyclomoteurs ainsi que les quadricycles légers à moteur ont seulement la **faculté** d'être munis d'un ou de deux feux de route ; en revanche, lorsqu'un cyclomoteur à trois roues ou un quadricycle léger à moteur, dont la largeur dépasse 1,30 m, est muni de feux de route, ils doivent être au nombre de deux ;

En ce qui concerne les **feux de croisement**, les équipements sont les suivants¹⁰ :

- tout véhicule à moteur doit être muni à l'avant de deux feux de croisement, émettant vers l'avant une lumière jaune ou blanche permettant d'éclairer efficacement la route la nuit, par temps clair, sur une distance minimale de 30 mètres sans éblouir les autres conducteurs ;
- toute motocyclette, tout tricycle à moteur, tout quadricycle à moteur, tout cyclomoteur doit être muni à l'avant d'un ou de deux feux de croisement ;
- tout tricycle à moteur, tout quadricycle à moteur, tout cyclomoteur à trois roues, dont la largeur dépasse 1,30 m, doit être muni à l'avant de deux feux de croisement ;

⁴ C. route, art. R. 315-1

⁵ C. route, art. R. 315-1, VI, le montant des amendes correspondant à chaque classe de contravention se trouve en annexe de la présente note.

⁶ C. route, art. R. 315-1, VII

⁷ C. route, art. R. 416-4

⁸ C. route, art. R. 313-2 et R. 313-3

⁹ C. route, art. R. 313-2, I à V

¹⁰ C. route, art. R. 313-3, I à IV

De jour, les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent circuler avec le ou leurs feux de croisement allumés¹¹. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir à ces dispositions est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

▪ **Feux de position**

Les motocyclettes, tricycles à moteur, quadricycles à moteur ou cyclomoteurs à trois roues doivent être munis à l'avant d'un ou de deux feux de position (obligatoirement deux si la largeur du véhicule est supérieure à 1,30 m). Les cyclomoteurs à deux roues n'ont pas d'obligation mais peuvent être équipés d'un ou de deux feux de position avant¹².

À l'arrière, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur ou les cyclomoteurs à trois roues dont la largeur dépasse 1,30 m doivent être munis de deux feux de position émettant vers l'arrière une lumière rouge non éblouissante, visible la nuit, par temps clair, à une distance de 150 m. L'équipement pourra se limiter à un feu pour les mêmes véhicules d'une largeur moindre¹³.

▪ **Feux indicateurs de direction**

Il s'agit ici de ce que l'on appelle communément les "clignotants". Les cyclomoteurs, quadricycles légers à moteur, sans carrosserie fermée, n'ont pas d'obligation de disposer de tels feux mais peuvent néanmoins en être équipés¹⁴.

▪ **Feux de détresse**

Peuvent être pourvus d'un signal de détresse constitué par le fonctionnement simultané des indicateurs de direction, les motocyclettes, les cyclomoteurs à trois roues, les quadricycles légers à moteur¹⁵. En revanche, les cyclomoteurs à deux roues ne sont pas soumis à cette obligation.

Dans certaines circonstances, l'usage des feux de détresse est obligatoire ; ainsi, sous peine de se rendre coupable d'une contravention de la deuxième classe : lorsque le conducteur se trouve contraint de circuler momentanément à allure fortement réduite, il doit faire usage des feux de détresse pour alerter les autres usagers qu'il risque de surprendre.

▪ **Catadioptres arrière et latéraux (dispositifs rétro-réfléchissants)**

Plusieurs types de dispositifs réfléchissant la lumière sont obligatoires sur les différents véhicules. Ainsi, il y aura au moins un catadioptre arrière¹⁶ pour toute motocyclette, tout cyclomoteur à deux roues, tout tricycle à moteur, tout quadricycle à moteur, tout cyclomoteur à trois roues.

En outre, les cyclomoteurs à trois roues ou quadricycles à moteur dont la largeur dépasse 1 mètre doivent être munis de deux catadioptres arrière.

Certains véhicules doivent en plus être munis d'appareils réfléchissant latéraux. Les sanctions sont des amendes de la troisième classe pour tout conducteur de véhicule à moteur. Il en est ainsi pour un ou deux catadioptres latéraux¹⁷, non triangulaires, de couleur orangée pour tout cyclomoteur à deux roues, tout autre véhicule à moteur (facultativement).

Certains véhicules doivent être équipés d'autres types de catadioptre. Ainsi, facultativement, tout véhicule à moteur peut être muni à l'avant de dispositifs rétro-réfléchissant. Les pédales de tout cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptres.

¹¹ C. route, art. R 416-17

¹² C. route, art. R. 313-4, II à V

¹³ C. route, art. R. 313-5, I à V

¹⁴ C. route, art., R. 313-14

¹⁵ C. route, art. R. 313-17

¹⁶ C. route, art. R. 313-18, II, III et V

¹⁷ C. route, art. R. 313-19

3. DEVOIRS DU CONDUCTEUR

Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables¹⁸.

3.1. Brevet de sécurité routière

Le conducteur d'un quadricycle léger à moteur est tenu d'être **âgé d'au moins 16 ans** et d'être titulaire, soit du brevet de sécurité routière (BSR), soit de la catégorie de permis de conduire correspondant au véhicule¹⁹.

La réglementation des permis n'est pas complètement harmonisée dans l'Union Européenne pour la catégorie « quadricycle léger à moteur ». La réglementation française actuellement applicable est la suivante : depuis le 1^{er} janvier 2004, toute personne née après le 1^{er} janvier 1988, doit être titulaire du brevet de sécurité routière (BSR) ou du permis de conduire.

Le **brevet de sécurité** routière est délivré aux titulaires d'une attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau ou de l'attestation de sécurité routière ayant suivi une formation pratique organisée par une personne physique ou morale agréée par le préfet²⁰.

Tout conducteur d'un cyclomoteur doit être âgé de 14 ans minimum et est obligatoirement titulaire du brevet de sécurité routière, ou du permis de conduire pour les plus âgés²¹. La violation de cette obligation est sanctionnée par une amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe et peut entraîner l'immobilisation du véhicule²².

3.2. Equipements de protection individuelle

Pour les utilisateurs de cyclomoteurs, l'élément de protection individuelle est le casque.

Le conducteur d'un véhicule dit classiquement "deux roues" (les véhicules concernés en ont parfois plus de deux) à moteur **doit porter un casque**. La règle résulte de l'article R. 431-1 du Code de la route qui précise qu'en circulation, « *tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit porter un casque de type homologué* ».

Le non-respect de cette **obligation** constitue une contravention de la quatrième classe, pour le conducteur ou pour le passager concerné²³.

Par ailleurs, et conformément à l'article L. 431-1 du Code de la route "*le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque ou muni des équipements obligatoires destinés à garantir sa propre sécurité peut être immobilisé. Lorsque le conducteur du véhicule n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de quarante-huit heures, l'officier de police judiciaire peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière*".

Le casque est obligatoire en et hors agglomération.

¹⁸ C. route, art. R 412-6

¹⁹ C. route, art. R 431-4

²⁰ C. route, art. R. 211-1, III

²¹ C. route, art. R. 211-2, I et II

²² C. route, art. R. 211-2, III et IV

²³ C. route, art. R. 431-1, al. 1 et 2

Il n'existe au sujet du port du casque aucune exemption ou dispense, à la différence du port de la ceinture de sécurité²⁴. La Cour de cassation a d'ailleurs eu l'occasion de le rappeler²⁵. Une réponse ministérielle a en outre précisé en ce sens que *"l'utilisation d'un véhicule à deux roues sans équipement de sécurité est un danger sans commune mesure avec la simple gêne que peut procurer le port du casque... c'est pourquoi la réglementation en vigueur ne prévoit aucune dérogation... que les renseignements d'ordre médical actuellement disponibles n'ont fait apparaître aucune contre-indication au port du casque"*²⁶.

Lorsqu'un véhicule immobilisé sur la chaussée constitue un danger pour la circulation, notamment à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côtes, des passages à niveau et en cas de visibilité insuffisante, ou lorsque tout ou partie de son chargement tombe sur la chaussée sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit assurer la présignalisation de l'obstacle en faisant usage de ses feux de détresse et d'un **triangle** de présignalisation.

Le conducteur doit revêtir un **gilet de haute visibilité** conforme à la réglementation lorsqu'il est amené à sortir d'un véhicule immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence. En circulation, le conducteur doit disposer de ce gilet à portée de main.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur non carrossés²⁷.

3.3. Immatriculation

Tout propriétaire d'un véhicule à moteur, dont le PTAC (poids total autorisé en charge) est **supérieur à 500 kilogrammes**, qui souhaite le mettre en circulation pour la première fois, doit adresser au préfet du département de son domicile une demande de certificat d'immatriculation en justifiant de son identité et de son domicile²⁸.

Un certificat d'immatriculation, dit "carte grise", établi dans les conditions fixées par le ministre chargé des transports, est remis au propriétaire ; ce certificat indique le numéro d'immatriculation assigné au véhicule²⁹.

Immatriculation des cyclomoteurs - Depuis un décret du 11 décembre 2003, l'obligation pour un véhicule de posséder une plaque d'immatriculation a été étendue aux cyclomoteurs. Ainsi aujourd'hui, **tout véhicule à moteur** doit être muni de deux plaques d'immatriculation portant le numéro assigné par l'Administration³⁰. Les plaques doivent être fixées en évidence et de manière inamovible à l'avant et à l'arrière du véhicule. Pour les cyclomoteurs, les quadricycles ou tricyles à moteur et les motocyclettes une seule plaque fixée à l'arrière suffit³¹.

²⁴ Tout passager d'un véhicule à moteur en circulation doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé, la violation de cette obligation étant constitutive d'une contravention de 4^{ème} classe (C. route, art. R. 412-1). Toutefois, le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire : pour toute personne dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de celle-ci ; et pour toute personne munie d'un certificat médical d'exemption, délivré par la commission médicale départementale chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire et des conducteurs ou par les autorités compétentes d'un État membre de la Communauté européenne ou de l'Espace économique européen. Ce certificat médical doit mentionner sa durée de validité et comporter le symbole prévu à l'article 5 de la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991.

²⁵ Cass. crim., 16 mars 1988 : Jurispr. auto 1988, p. 294

²⁶ Rép. min. n° 33314 : JO Sénat Q, 17 déc. 1990, p. 5804

²⁷ C. route, art. R 416-9

²⁸ C. route, art. R. 322-1

²⁹ C. route, art. R. 322-2

³⁰ C. route, art. R. 317-8

³¹ C. route, art. R. 317-8, I

4. ASSURANCE

Le fauteuil roulant électrique, utilisé comme un véhicule doit également disposer d'une **assurance, obligatoire** en vertu de l'article L. 211-1 du code des assurances.

4.1. Véhicules concernés par l'obligation d'assurance

L'obligation d'assurance telle qu'elle est définie dans l'article L. 211-1 du Code des assurances concerne **tous les véhicules terrestres à moteur** ainsi que leurs remorques ou semi-remorques. Si le Code des assurances ne précise pas ce que l'on entend par véhicule terrestre à moteur, il convient de se reporter à la définition figurant dans la directive européenne n° 72/166/CEE du 24 avril 1972³². Ce texte oblige à assurer « *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* ».

L'analyse de cette définition devrait permettre de mieux cerner les contours des véhicules soumis à cette obligation d'assurance :

- ↳ il doit être **automoteur**, c'est-à-dire doté d'un moteur destiné à le propulser. Aucune référence n'est faite au mode de propulsion. Sont naturellement visés les moteurs à explosion mais également à gaz, et électrique. Le moteur doit être le seul moyen de propulsion. Dès lors, les engins disposant d'un moteur qui ne fonctionne qu'à la seule condition que le conducteur pédale, ne sont pas, des véhicules soumis à l'obligation d'assurance. Le moteur ne contribue qu'à atténuer l'effort de pédalage mais n'a pas de vocation à entraîner seul l'engin.
- ↳ il doit être **destiné à circuler sur le sol**. Sont donc exclus de ce fait les avions, les chemins de fer et les tramways.

La définition légale ne mentionne pas la présence de siège pour le conducteur. Il n'est pas fait mention non plus du lieu de circulation.

Du coup, la jurisprudence tend à **confondre les champs d'application** de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, sur les accidents de la circulation, avec celui de l'assurance obligatoire. En réalité, il n'appartient pas à la Cour de Cassation de définir les véhicules soumis à l'obligation d'assurance. En effet, le champ d'intervention de l'assurance automobile est réglementé par des directives européennes, et plus particulièrement celle du 24 avril 1972.

En fait, le problème se situe sur l'application de cette obligation : au sens du code des assurances, elle concerne le véhicule, alors que la loi du 5 juillet 1985 vise à couvrir les personnes. C'est la raison pour laquelle l'obligation d'assurance ne garantit pas les dommages subis par le conducteur lui-même (en l'absence de tiers impliqué par exemple).

Un véhicule peut donc être considéré comme tel au sens du code des assurances, mais pas au sens de la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents.

4.2. Contrôle de l'obligation d'assurance

Les dispositions relatives au contrôle de l'obligation d'assurance concernent deux supports : l'attestation d'assurance et la vignette.

³² JOCE 2 mai, no L 103

Lorsque le souscripteur a effectué le paiement de la cotisation, son assureur lui adresse une **attestation d'assurance**.

L'article R. 211-14 du Code des assurances énonce que « *tout conducteur d'un véhicule terrestre à moteur mentionné à l'article L. 211-1 du Code des assurances doit (...) être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance a été satisfaite (...)* ».

L'assureur doit délivrer ce document dans un délai maximal de quinze jours à compter de la souscription du contrat et lors du paiement des cotisations suivantes.

Selon l'article A. 211-8 du Code des assurances, l'attestation d'assurance doit être de couleur jaune. Dans un souci de simplification des procédures, les assureurs ne délivrent plus d'attestations d'assurance, mais des cartes vertes. Cette faculté leur est donnée par l'article R. 211-17 du Code des assurances qui accorde à ce document la même valeur que l'attestation d'assurance.

Outre les éléments d'identification de l'assureur, l'attestation doit comporter : les nom, prénom et adresse du souscripteur du contrat ; le numéro du contrat d'assurance ; la période d'assurance ; les caractéristiques du véhicule.

Tout souscripteur d'un contrat d'assurance automobile doit apposer sur le véhicule un **certificat d'assurance**. Cette obligation ne pèse que sur les véhicules dont le poids autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes ainsi que sur les deux ou trois-roues.

Les conditions de délivrance et de validité sont celles décrites aux paragraphes traitant de l'attestation d'assurance.

La seule présence du certificat d'assurance ne vaut pas présomption d'assurance.

Le souscripteur qui omet d'apposer un certificat sur le véhicule concerné ou appose un certificat non valide encourt une peine d'amende de deuxième classe.

5. EN CAS D'ACCIDENT

En matière d'accident de la circulation, c'est la loi du 5 juillet 1985 qui s'applique. Les modalités d'application de cette loi ont fait l'objet d'une note juridique diffusée par notre service et à laquelle il est renvoyé pour plus de précisions³³.

L'assureur n'interviendra que dans les limites des garanties souscrites, dans le cadre de l'assurance obligatoire, pour les dommages que la personne en fauteuil roulant pourrait causer aux tiers.

Concernant les dommages causés par un tiers à la personne se déplaçant en fauteuil roulant, c'est l'assurance Responsabilité Civile du tiers qui joue et/ou l'assurance de l'autre véhicule impliqué (application de la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la route).

En principe, lorsque la victime est conductrice, sa faute simple diminue son droit à indemnisation. Mais la jurisprudence tiendra compte du comportement du conducteur du fauteuil roulant électrique pour estimer s'il est un piéton ou un conducteur et lui appliquer le régime de responsabilité correspondant. Ainsi, par exemple, le conducteur du cyclomoteur qui ne porte pas de casque protecteur commet une faute qui pourra diminuer son indemnisation en application de l'article 4 de la loi de 1985³⁴.

Concernant les dommages causés par un tiers au fauteuil : franchise de responsabilité comme avec une voiture et éventuelle Responsabilité Civile du tiers.

³³ Voir note juridique « Les accidents de la circulation », N°63 /2007/CTN/LA/PCN, diffusée le 25 avril 2007

³⁴ Cass. 2e civ., 16 oct. 1991 : Resp. civ. et assur. 1991, comm. n° 422.

Concernant les accidents n'impliquant que le fauteuil roulant et son utilisateur, l'assurance du véhicule ne jouera pas, il faut souscrire un contrat dit « Corporel Conducteur » ou « Individuelle Accident ».

II. FAUTEUILS ROULANTS MANUELS

Définition. Le fauteuil roulant manuel n'est pas un véhicule mais est considéré comme un équipement spécifique permettant à une personne handicapée de retrouver la mobilité d'un piéton. Sont en effet considérés comme piétons encombrants³⁵, par le Code de la route, les personnes suivantes :

- *celles qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;*
- *celles qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;*
- *les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas ;*

Toutes ces personnes étant assimilées à des **piétons**, elles se trouvent avant tout soumises aux règles qui les concernent, le non-respect de celles-ci étant sanctionné de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la première classe³⁶. À ce titre, il a été jugé que le piéton qui cheminait de nuit au milieu de la chaussée d'une route à quatre voies était fautif dès lors qu'il avait la possibilité d'utiliser les bas-côtés de la route³⁷.

1. CIRCULATION

Les personnes handicapées qui se déplacent à **l'allure du pas** dans un fauteuil roulant sont tenues d'utiliser les trottoirs et accotements, lorsqu'ils existent, à l'exclusion de la chaussée³⁸, comme tout utilisateur des trottoirs, elles doivent conserver l'allure du pas et ne pas gêner les autres piétons.

Pour les fauteuils qui possèdent deux motorisations : 6 km/h et 10 km/h, il est conseillé à leur utilisateur de circuler à l'allure du pas sur les trottoirs, c'est-à-dire de choisir la motorisation du fauteuil qui est prévue pour une circulation intérieure

Lieu exceptionnel de cheminement - Il est possible et même courant que les piétons ne disposent pas d'emplacements réservés lorsqu'ils se trouvent en agglomération ou encore que ces emplacements soient inutilisables (trottoir encombré par exemple). Dans ce cas le Code de la route les autorise à emprunter les autres parties de la route à condition de prendre toutes les précautions nécessaires³⁹.

Dans tous les cas, les personnes « *qui se déplacent dans une chaise roulante peuvent **circuler sur la chaussée*** »⁴⁰.

Lorsqu'ils empruntent ainsi la chaussée, les piétons doivent circuler près de l'un de ses bords. Ce sera le cas hors agglomération où les dispositifs propres aux piétons sont en général inexistantes. En dehors des agglomérations, ils doivent circuler près du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche⁴¹.

³⁵ C. route, art. R. 412-34

³⁶ C. route, art. R. 412-43

³⁷ Cass. 2e civ., 8 avr. 1981, n° 1981-701459

³⁸ C. route, art. R. 412-34

³⁹ C. route, art. R. 412-35, al. 1

⁴⁰ C. route, art. R. 412-35, al. 3

⁴¹ C. route, art. R. 412-36, al. 2 et 3

L'acte consistant pour un piéton à traverser une chaussée sur laquelle circulent des véhicules à moteur est un acte **dangereux**. C'est la raison pour laquelle le Code de la route est très exigeant envers le piéton faisant action de traverser en lui imposant une pluralité d'obligations.

De façon générale le piéton doit faire preuve d'une **vigilance particulière** avant de s'engager. Il doit en effet traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules⁴². En d'autres termes il s'assurera qu'il peut traverser sans danger.

En outre, en dehors des intersections, les piétons sont tenus de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe. Ils ne peuvent donc pas le faire en diagonale. À l'abord d'une intersection ou d'une place, il est interdit aux piétons de circuler sur la chaussée d'une place ou d'une intersection à moins qu'il n'existe un passage prévu à leur intention leur permettant la traversée directe. Ils doivent en conséquence contourner la place ou l'intersection en traversant autant de chaussées qu'il est nécessaire⁴³.

Certains lieux plus spécialement dangereux appellent quelques **règles complémentaires** pour le piéton. Ainsi, lorsque la chaussée est divisée en plusieurs parties par un ou plusieurs refuges ou terre-pleins, les piétons parvenus à l'un de ceux-ci ne doivent s'engager sur la partie suivante de la chaussée qu'en respectant les règles vues précédemment⁴⁴. Dans le même ordre d'idées, si la traversée est celle d'une voie ferrée réglée par un feu rouge clignotant, il est interdit aux piétons de traverser cette voie ferrée pendant toute la durée de fonctionnement de ce feu⁴⁵.

2. EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SIGNALISATION

Aucun éclairage n'est prévu pour les piétons allant seul, qui sont obligés de circuler au bord de la chaussée dans la mesure où ils ne sont ni en formation, ni en colonne.

Néanmoins, tout piéton circulant sur la chaussée, doit le faire avec prudence et il est **recommandé** d'utiliser tout équipement de nature à améliorer sa sécurité notamment sa visibilité, tel par exemple un dispositif rétro réfléchissant.

La violation des différentes règles du code de la route, par les piétons constitue pénalement une contravention de la première classe⁴⁶. En tant que telle, elle n'est pas source de jurisprudence publiée et, dans les faits, se trouve rarement constatée.

Elle a toutefois des conséquences sur le plan de la responsabilité civile (voir infra paragraphe sur les accidents).

3. DEVOIRS DU PIETON

De façon générale, si les piétons doivent faire preuve de vigilance au moment de traverser, cela ne dispense évidemment, en rien les automobilistes de leur propre devoir d'attention lorsqu'ils conduisent, même si le piéton ne respecte pas pleinement ses propres obligations.

Les **obligations particulières** du piéton lorsqu'il traverse tiennent à l'existence ou à l'absence d'éléments de protection disposés à son intention.

Le premier élément de protection est le passage protégé (jadis "les clous"). Ainsi, lorsqu'il en existe un à moins de cinquante mètres du lieu où il se trouve, le piéton est tenu de l'emprunter⁴⁷.

⁴² C. route, art. R. 412-37, al. 1

⁴³ C. route, art. R. 412-39

⁴⁴ C. route, art. R. 412-40

⁴⁵ C. route, art. R. 412-41

⁴⁶ C. route, art. R. 412-43

S'il aborde une intersection qui n'est pas pourvue de passages protégés, le piéton doit alors emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Le deuxième élément de protection que l'on peut rencontrer est constitué par les feux de signalisation. Il s'agit de feux de signalisation lumineux réglant la traversée des chaussées. Ils sont verts ou rouges et comportent un pictogramme (en général une silhouette de personnage marchant ou à l'arrêt). Si la traversée d'une chaussée est réglée par ces feux, les piétons ne doivent s'engager qu'au feu vert.

Enfin, le troisième élément de protection peut être humain. Il est possible en effet qu'un agent de police ou de gendarmerie soit chargé de la circulation. Dans ce cas, les piétons ne doivent traverser qu'à son signal⁴⁸.

4. ASSURANCE

Les personnes circulant en fauteuil roulant manuel ne sont soumises à aucune obligation d'assurance, au sens du code des assurances, pour circuler sur la chaussée.

En règle générale, les fauteuils roulants sont couverts par l'assurance « multirisque habitation ». Néanmoins la valeur du fauteuil roulant peut justifier une couverture particulière.

Les polices « multirisque habitation » prévoient en principe la garantie des objets précieux ou objets de valeur, catégorie dans laquelle on peut faire entrer les fauteuils roulants. Mais pour ces biens, la garantie vol est toujours limitée à un pourcentage du capital total assuré. Par ailleurs, le contrat multirisque ne couvre que certains événements tels que l'incendie, le vol, les dégâts des eaux.

Dans un contrat d'assurance, il faut toujours mentionner la valeur vénale de l'objet à assurer (fauteuil roulant ou véhicule aménagé, ...), c'est-à-dire la valeur marchande qu'il coûterait pour le remplacer. Quoiqu'il en soit, si le fauteuil a de la valeur et que l'utilisateur craint qu'il ne soit abîmé, il peut le déclarer à son assureur et demander une garantie particulière... Il est préférable de demander un devis et d'étudier les tarifs.

Il faut également être assuré en Responsabilité Civile (en principe cette garantie est incluse dans le contrat multirisque habitation) pour les dommages que l'on pourrait causer aux tiers avec son fauteuil.

5. EN CAS D'ACCIDENT

L'utilisateur d'un fauteuil roulant manuel est considéré comme un piéton, en droit de la responsabilité.

En cas d'accident de la voie publique, la violation des règles du code de la route pourrait être opposée à la victime d'un accident pour limiter son indemnisation. En réalité, la loi du 5 juillet 1985 a créé un régime d'indemnisation autonome, et une telle faute demeure exceptionnellement prise en compte comme **faute inexcusable** destinée à limiter ou à exclure l'indemnisation des dommages corporels subis.

Par exemple, a été reconnu coupable d'une faute inexcusable le piéton traversant une voie rapide comportant deux doubles couloirs de circulation délimités par des glissières de sécurité et séparés par un terre-plein central planté d'arbustes alors qu'il existait à cet endroit même un passage souterrain pour piéton⁴⁹.

Néanmoins, l'utilisateur d'un fauteuil roulant manuel sera considéré le plus souvent comme une victime « **super-privilégiée** » au sens de la loi Badinter. En effet, l'article 3 de la loi du 5 juillet

⁴⁷ C. route, art. R. 412-37, al. 2 et 3

⁴⁸ C. route, art. R. 412-38

⁴⁹ Cass. crim., 12 mai 1993 : Juris-Data n° 1993-001172

1985, prévoit que « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.*

Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 %, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis”.

La faute du piéton sera plus facilement retenue lorsqu'il s'agira de limiter ou d'écarter l'indemnisation des dommages matériels.

En cas d'accident privé (c'est-à-dire hors accident de la route), concernant les dommages que la personne pourrait causer aux tiers avec son fauteuil, c'est l'assurance multirisque habitation, volet responsabilité civile, qui joue (et parfois l'assurance scolaire, si c'est un enfant).

De manière générale, les contrats « multirisque habitation » comportent une garantie "**responsabilité civile familiale**" qui permet de couvrir les dommages que l'on peut causer à d'autres personnes ou à leurs biens dans le cadre de la vie privée. En règle générale, la responsabilité « du chef de famille », celle de son conjoint et de ses enfants est couverte. Les actes intentionnels ne le sont pas.

Concernant les dommages causés par un tiers à la personne en situation de handicap, ou à son fauteuil, c'est l'assurance Responsabilité Civile du tiers qui joue.

III. TRICYCLES ET VELOS (SANS MOTEUR)

Le cycle est envisagé comme un *"véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles"*⁵⁰. Quoique dépourvus de moyens de propulsion électrique ou thermique, les cycles ne s'en trouvent pas moins soumis au Code de la route lequel envisage toute une série de règles quant à leur circulation.

1. CIRCULATION

Les cyclistes et cyclomotoristes doivent non seulement s'aligner à droite comme tout conducteur, mais ils sont également soumis à une discipline particulière. Ainsi, aux termes de l'article R. 431-7 du Code de la route, les conducteurs de cycles à deux roues ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.

Ils doivent se mettre **en file simple** dès la chute du jour. Ils doivent également se mettre en file simple dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent⁵¹, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir à ces dispositions est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

De la même façon, il est interdit aux conducteurs de cycles de se faire remorquer par un véhicule, sous peine de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe⁵².

Pour éviter les accidents avec les automobilistes, l'idéal reste de prévoir des voies spécifiées pour les cyclistes. Le Code de la route s'en remet sur ce point aux autorités investies du pouvoir de police. Ainsi, selon l'article R. 431-9 du Code de la route, l'autorité investie du pouvoir de police peut, après avis du préfet, obliger les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, à emprunter les **bandes ou pistes cyclables** ; et ce même texte prévoit que, par dérogation aux dispositions de l'article R. 110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police.

En outre, lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.

Par ailleurs, les **aires piétonnes** sont également ouvertes aux conducteurs de cycles, *"sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police"* et *"à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons"*⁵³.

Enfin, un décret du 27 mars 2003 est venu ajouter, pour les cas où aucun aménagement spécifique n'est prévu, que *"hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier"*⁵⁴.

⁵⁰ C. route, art. R. 311-1

⁵¹ Cass. crim., 18 janv. 1983 : Bull. crim. 1983, n° 21 ; Gaz. Pal. 1983, 1, somm. p. 174, route comportant des dos d'âne limitant la visibilité des véhicules en circulation

⁵² C. route, art. R. 431-8

⁵³ C. route, art. R. 431-9, al. 1 à 4

⁵⁴ C. route, art. R. 431-9, al. 5, rédaction D. n° 2003-283, 27 mars 2003, art. 3

Le non-respect de l'ensemble de ces prescriptions ou de celles prises pour leur application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe⁵⁵.

Circulation des cycles sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons

Selon l'article R. 431-10 du Code de la route, *“hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons”*.

Mais, dans ce cas, il est exigé d'eux une **plus grande prudence** : *“les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations”*. Le non-respect de ces règles de prudence est sanctionné différemment selon qu'il s'agit d'un cycliste (contravention de la deuxième classe) ou d'un cyclomotoriste (contravention de la quatrième classe).

2. EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SIGNALISATION

2.1. Les freins

Les cycles doivent être munis de deux dispositifs de freinage efficace : la sanction encourue en cas de violation est l'amende prévue pour les contraventions de la première classe⁵⁶.

2.2. Eclairage

▪ A l'avant

La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, les cycles doivent être munis d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche⁵⁷.

Tout cycle doit être muni d'un catadioptre blanc visible de l'avant.

▪ A l'arrière

Il doit également y avoir un feu de position arrière nettement visible de l'arrière lorsque le véhicule est monté⁵⁸.

Plusieurs types de dispositifs réfléchissant la lumière sont obligatoires sur les différents véhicules. Ainsi, il y aura au moins un catadioptre arrière⁵⁹ pour tout cycle.

Tout cycle peut en outre comporter à l'arrière et à gauche un dispositif "écarteur de danger".

▪ Latéralement

Certains véhicules doivent en plus être munis d'appareils réfléchissant latéraux. Les sanctions sont des amendes de la première classe pour les conducteurs de cycle. Il en est ainsi pour un ou deux catadioptres latéraux⁶⁰, non triangulaires, de couleur orangée pour tout cycle (catadioptres orange visibles latéralement).

Certains véhicules doivent être équipés d'autres types de catadioptre. Ainsi, les pédales de tout cycle doivent comporter des catadioptres, sauf dans le cas des cycles à deux roues à pédales rétractables.

⁵⁵ C. route, art. R. 431-9, al. 6

⁵⁶ C. route, art. R. 315-3

⁵⁷ C. route, art. R. 313-4, X

⁵⁸ C. route, art. R. 313-5, I à V

⁵⁹ C. route, art. R. 313-18, II, III et V

⁶⁰ C. route, art. R. 313-19 et R. 313-20

3. DEVOIRS DU CYCLISTE

3.1. Respect des feux tricolores

Aux termes de l'article L. 121-3 du Code de la route, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, "*à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction*". Il ne s'agit pas d'une présomption de responsabilité pénale mais d'une simple règle d'imputation du paiement de l'amende.

Cette contravention s'applique également aux **cyclistes**, ne respectant pas les feux de signalisation destinés aux usagers de la chaussée⁶¹, ni les feux pour piétons.

En effet, l'article R. 412-30 du Code de la route prévoit que "*Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons*".

À défaut, le contrevenant est puni de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. En outre, toute personne coupable de cette infraction (donc y compris les cyclistes) encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. Enfin, cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire.

Lorsque le feu est rouge il est trop tard pour passer. Ainsi, l'infraction peut être reprochée à celui qui franchit un carrefour alors que la signalisation lumineuse est passée au rouge depuis quelques secondes⁶². Et avant que le feu ne repasse au vert, il est trop tôt : est donc condamnable le conducteur qui règle sa circulation sur une signalisation lumineuse qui ne lui est pas destinée, en démarrant alors que le feu de la voie transversale passe à l'orange⁶³.

3.2. Respect des limitations de vitesse

Les limitations de vitesse s'imposent principalement aux conducteurs de véhicules à moteur, mais le Code de la route les étend à tout conducteur de véhicule, y compris sans moteur. Ainsi, aux termes de l'article R. 413-16 du Code de la route "*Le fait pour tout conducteur d'un véhicule autre qu'un véhicule à moteur de contrevenir aux dispositions du présent code relatives à la vitesse maximale autorisée est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe*". Ce texte s'applique donc à tous les cyclistes.

3.3. Signalisation de tout changement de trajectoire

Tout changement de trajectoire s'indique à l'aide du bras gauche ou droit selon la direction souhaitée. L'essentiel est de rester dans le champ de vision des conducteurs.

⁶¹ Cass. crim., 23 févr. 2000 : Jurispr. auto 2000, p. 229

⁶² Cass. crim., 12 nov. 1986 : Jurispr. auto 1987, p. 236

⁶³ CA Lyon, 1^{er} avr. 1963 : Gaz. Pal. 1963, 1, p. 463

Selon l'article R. 412-10, *“tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule... doit avertir de son intention les autres usagers, notamment lorsqu'il va se porter à gauche, traverser la chaussée, ou lorsque, après un arrêt ou stationnement, il veut reprendre sa place dans le courant de la circulation”*. Et le texte ajoute que le fait, pour tout conducteur, de ne pas avertir d'un changement de direction est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

D'une manière générale, avant de dépasser, le conducteur doit s'assurer "qu'il peut le faire sans danger", c'est-à-dire qu'il pourra reprendre, une fois la manœuvre terminée, sa place dans le courant normal de circulation.

Le conducteur doit, en outre, dès qu'il a pris sa décision, avertir l'usager qu'il va dépasser.

3.4. Equipement de protection individuelle

Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un **gilet de haute visibilité** conforme à la réglementation⁶⁴. Le fait pour tout conducteur ou passager d'un cycle de contrevenir aux dispositions de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

4. ASSURANCE

Les cycles ne sont soumis à aucune obligation d'assurance.

Néanmoins si l'équipement coûte cher et que la personne y tient, il ne faut pas hésiter à l'assurer, comme tout matériel de loisir onéreux. Certains contrats « multirisque habitation » comprennent de telles garanties, parfois il faut solliciter une couverture particulière.

5. EN CAS D'ACCIDENT

Le cycliste est une catégorie à part entière, en droit de la responsabilité.

L'article 3 de la loi du 5 juillet 1985, prévoit en cas d'**accident de la circulation**, *« Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.*

Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 %, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies”.

Mais cet article ne sera appliqué que dans l'hypothèse d'un accident entre un cycliste et au moins un véhicule à moteur.

Lorsqu'il y a collision entre deux cyclistes, la loi du 5 juillet 1985 n'est pas applicable et c'est le **droit commun de la responsabilité** qui prévaut, notamment les articles 1382 et 1383 du code civil :

« Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

⁶⁴ C. route, art. R 431-1-1 (entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2008).

Il est donc utile dans ces cas là, d'être assuré en Responsabilité Civile, pour que le montant des dommages dus au tiers ne soit pas payé directement par la personne fautive mais par son assureur.

La garantie responsabilité civile est le plus souvent annexée au contrat multirisque habitation.

Concernant les dommages causés par un tiers à la personne en situation de handicap, ou à son fauteuil, c'est l'assurance Responsabilité Civile du tiers qui joue.

ANNEXE 1

MONTANT DES AMENDES CORRESPONDANT A CHAQUE CLASSE DE CONTRAVENTION

4 premières classes				
Contravention	Taux minorée	Taux normal	Taux majoré	Peine maximale
1 ^{ère} classe		11 €	33 €	38 €
2 ^{ème} classe	22 €	35 €	75 €	150 €
3 ^{ème} classe	45 €	68 €	180 €	450 €
4 ^{ème} classe	90 €	135 €	375 €	750 €
5^{ème} classe				
Les contraventions de 5 ^{ème} classe ne peuvent pas bénéficier du régime de l'amende forfaitaire, le passage au tribunal est automatique.				
Contravention	Amende maximale		Peine maximale prononcée par le tribunal	
5 ^{ème} classe	1 500 €		1 500 €	
Si récidive	3 000 €		3 000 €	

TABLEAU RECAPITULATIF

Aide technique	Catégorie (R 311-1 du code de la route)	Circulation	Assurance	Responsabilité
Fauteuil roulant électrique, scooter électrique, roulant à <u>plus de 6 km/h</u>	Quadricycle léger à moteur et cyclomoteurs	Chaussée, comme tout véhicule	Obligatoire (apposer la vignette)	La personne est un conducteur : loi du 5 juillet 1985 dite loi Badinter applicable, faute retenue
Fauteuil roulant manuel	Piéton	Trottoirs ou autres parties de la route en prenant des précautions, dans tous les cas, ils peuvent circuler sur la chaussée, près de l'un des bords (hors agglomération, près du bord droit dans le sens de leur marche)	Facultative (Conseillée en responsabilité Civile, voir contrat multirisque habitation)	Piéton au sens de la loi Badinter : réparation intégrale en tant que victime super-privilegiée
Tricycle, vélo	Cycle	Chaussée en fil simple, pistes cyclables, aires piétonnes et trottoirs à condition de conserver l'allure du pas	Facultative (Conseillée en responsabilité Civile, voir contrat multirisque habitation)	Cycliste au sens de la loi Badinter : réparation intégrale en tant que victime super-privilegiée (à condition qu'il y ait l'implication d'un véhicule à moteur) Collision entre cyclistes : droit commun de la responsabilité