



Accidents de la circulation : qui indemnise qui ?

Entre les vélos, les scooters, les voitures et les engins de mobilité douce (trottinettes, etc.), difficile de s'y retrouver, en cas d'accident sur la voie publique, dans le jeu des responsabilités. Voici les règles à connaître.  PAR **CAROLINE MAZODIER**

La voie publique est un espace de cohabitation où tout peut arriver. Que l'on soit piéton ou non, on peut être blessé par un vélo, un skate, une trottinette, renversé par un scooter, un bus, ou une voiture... et même parfois par une monoroue, un gyropode ou un hoverboard. Avec les trottinettes électriques, ces derniers for-

ment une nouvelle catégorie juridique : les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) qui font l'objet d'une réglementation particulière depuis 2019 ⁽¹⁾. En cas d'accrochage, les règles de responsabilité et d'indemnisation applicables dépendent d'une chose : un véhicule motorisé est-il impliqué dans l'accident ? Si oui, c'est la loi Badinter ⁽²⁾ qui s'applique, un régime destiné à indemniser au

mieux les victimes d'atteintes à la personne.

Dans un accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur (VTAM), la loi prévoit, en effet, que son conducteur devra indemniser l'intégralité des dommages corporels subis par la victime non conductrice (blessures, handicap, préjudice esthétique...). Il peut s'agir d'un piéton, d'un passager de la voiture, d'un

PH. HUGUEN/AFP

cycliste ou d'une personne à rollers, sur un skate ou sur une trottinette mécanique.

L'automobiliste a toujours tort

« La faute simple de la victime n'est donc pas prise en compte : elle a droit à une indemnisation pleine et entière, même si elle a commis une imprudence, voire une infraction », explique Sophie Hocquet-Berg, professeure à l'Université de Lorraine et avocate à Metz. Par exemple, un piéton qui traverse la chaussée en regardant son téléphone portable ou un cycliste qui roule en écoutant de la musique avec des écouteurs auront droit à une indemnisation. Ces comportements fautifs ne leur sont pas opposables. Seules les fautes volontaires ou inexcusables peuvent, dans certaines circonstances, être reprochées à la victime non conductrice (voir p. 56). En revanche, l'indemnisation du conducteur peut, elle, être réduite, voire exclue, s'il a commis une faute, même simple.

En outre, la loi Badinter permet aux victimes non conductrices d'être dédommagées plus rapidement. « La loi impose en effet aux assureurs de faire une offre d'indemnisation dans des délais très précis, sous peine de sanctions financières », souligne Sophie Hocquet-Berg. Mais lorsque la loi Badinter ne s'applique pas, la procédure n'est soumise à aucun délai, et ce sont les règles de la responsabilité de droit commun, moins favorables aux victimes (voir p. 57), qui sont mobilisées par les assureurs pour déterminer l'indemnisation.

ILS SONT INTERDITS DE TROTTOIR

Les piétons ne sont pas les seuls à pouvoir utiliser les trottoirs pour se déplacer dans l'espace public. Le code de la route⁽¹²⁾ y ajoute les personnes qui conduisent un véhicule de petite dimension sans moteur (jouet d'enfant...) ou une chaise roulante, et celles qui tiennent à la main un engin de déplacement personnel motorisé (EDPM : trottinette électrique, etc.) un vélo ou un cyclomoteur. De manière générale, la circulation de tout véhicule à deux roues est tolérée sur le trottoir dès lors qu'il est tenu à la main. Il est interdit, en revanche, d'y faire du vélo (sauf pour les enfants de moins de 8 ans) ou d'y chevaucher un EDPM. Leur place est sur la chaussée et en particulier sur la bande ou piste cyclable, si elle existe⁽¹³⁾. Quant au stationnement sur les trottoirs, celui des vélos et des EDPM est toléré, sauf en cas d'interdiction du maire (comme à Paris), mais à condition de ne pas gêner les piétons.

Les piétons et les cyclistes sont mieux couverts que les conducteurs d'engins motorisés

Pour toutes ces raisons, lors d'un accident, il est primordial de définir si un VTAM était impliqué, et qui, parmi les victimes et les auteurs, était conducteur du VTAM et ne l'était pas. Notez que l'indemnisation des dommages matériels suit d'autres règles (voir p. 57).

Le cas complexe des tramways

Reste à définir ce qu'est un VTAM. Pour le code de la route, il s'agit d'un « véhicule terrestre pourvu

d'un moteur de propulsion », et « circulant sur la route par ses moyens propres »⁽³⁾. Cette définition comprend donc les voitures, les bus et les camions, bien sûr, ainsi que les motos ou les scooters. La jurisprudence y ajoute les tondeuses autoportées et les pelleteuses mécaniques, « mais pas les fauteuils roulants électriques, pourtant dotés d'un système de propulsion et d'un siège, car il s'agit d'un dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap », précise Sophie Hocquet-Berg⁽⁴⁾.

La loi Badinter ne s'applique pas non plus aux trains, ni aux tramways, dès lors qu'ils circulent sur des voies qui leur sont propres. « Mais cette appréciation est subtile. Si le tramway roule, au moment de l'accident, sur une voie qui n'est pas indépendante des autres, par exemple par une surélévation ou un terre-plein central, alors la loi Badinter s'appliquera. Dans une affaire récente, un jeune piéton tombé sur les rails du ...

VIE PERSO

Accidents de la circulation : qui indemnise qui ?

... tramway, à Bordeaux, a pu être indemnisé car, au moment du choc, la voie du tram n'était pas isolée du trottoir qu'il longeait. Mais cela s'est joué à quelques mètres », observe l'avocate ⁽⁵⁾.

Le cas hybride des nouvelles mobilités

Certains engins sont plus compliqués à classer. Par exemple, les vélos à assistance électrique (VAE), qui ne dépassent pas la vitesse de 25 km/h, doivent-ils être considérés comme des véhicules motorisés ? La Cour de cassation ne s'est pas encore prononcée sur ce point, mais la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a écarté cette qualification dans une affaire récente, en Belgique, au motif que le moteur électrique ne vient, sur ces vélos, qu'en soutien de la force musculaire du conducteur ⁽⁶⁾. Il ne s'agit pas d'un système de propulsion autonome. En d'autres termes, les conducteurs de vélo électrique sont des victimes à indemniser intégralement, comme les piétons ou les conducteurs de vélo ordinaire, en cas d'accident avec un VTAM. Ils ne sont d'ailleurs pas contraints de détenir une assurance responsabilité civile au tiers (pour indemniser les dommages causés à autrui), qui est obligatoire pour les conducteurs de VTAM ⁽⁷⁾.

Mais quel régime s'applique aux vélos 100 % électriques pouvant aller au-delà de 25 km/h sans nécessiter de pédalage et aux engins de déplacement person-

nel motorisés (EDPM), tels que les trottinettes électriques, gyropodes, monoroues et hoverboards ? Ainsi que l'a rappelé le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) en mars 2023, les conducteurs de ces engins sont soumis à l'obligation d'assurance automobile. « La Cour de cassation n'a pas encore tranché, mais la cour d'appel d'Aix-en-Provence, en 2024, et celle de Poitiers, en 2023, ont considéré qu'un accident dans lequel une personne sur une trottinette électrique est percutée par une voiture doit être analysé comme un accident entre deux véhicules. Chaque conducteur a alors droit à une indemnisation des dommages

+ 180 %

C'est l'augmentation du nombre de patients admis en centre de traumatologie à la suite d'un accident avec un engin de déplacement personnel motorisé (trottinette, gyropode, monoroue...) entre 2019 et 2022.

Source : étude de l'AP-HP, de Sorbonne Université et de l'Inserm, 30 juin 2023



ISTOCK

qu'il a subis, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son dommage. Les juges apprécient si la gravité de cette faute a pour effet de limiter ou d'exclure totalement son droit à indemnisation », développe Catherine Meimon Nisenbaum, avocate à Paris, spécialisée dans le droit du dommage corporel. Ainsi, dans l'affaire poitevine, l'homme à trottinette avait grillé un feu rouge et l'automobiliste en face n'avait commis aucune faute. Le conducteur de la trottinette n'a donc pas eu droit à réparation ⁽⁸⁾. « C'est très injuste pour ces victimes, qui sont souvent des jeunes. La législation les oblige à s'assurer mais ne les soumet à aucune obligation de port du casque, alors qu'ils sont beaucoup plus vulnérables sur la chaussée que les automobilistes », dénonce Catherine Meimon Nisenbaum.

Seules certaines fautes pénalisent la victime

Lors d'un accident avec un VTAM, la victime conductrice est donc moins bien traitée que la victime non conductrice. Il y a tout de même deux cas exceptionnels dans lesquels la faute de cette dernière peut lui être reprochée et exclure son indemnisation ⁽⁹⁾. « Le premier, c'est lorsque la victime a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi, ce qui recouvre essentiellement les cas de suicide ou de tentative de suicide. Le second, c'est quand elle commet une faute inexcusable, qui a été à l'origine exclusive de l'accident »,

QUE FAIRE SI LE CONDUCTEUR EST INCONNU OU NON ASSURÉ ?

Si le conducteur à l'origine de votre accident n'a pas été identifié (délit de fuite...), ou n'était pas assuré (un cycliste, un conducteur de trottinette...), adressez-vous au Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO). Celui-ci peut en effet indemniser certains de vos préjudices avant de se retourner, le cas échéant, contre le responsable pour se faire rembourser. Si l'accident a été causé par

une personne identifiée mais non assurée, vous pouvez obtenir l'indemnisation de votre préjudice corporel et matériel. Mais si elle n'est pas identifiée, vous devrez justifier d'une hospitalisation de plus de 7 jours suivie d'une incapacité temporaire totale égale ou supérieure à un mois, ou d'un déficit fonctionnel permanent (degré de handicap) d'au moins 10 %, pour voir votre préjudice matériel pris en charge.

Téléchargez et complétez le formulaire de demande sur le site fonds-degarantie.fr, puis envoyez-le en recommandé avec les justificatifs requis. Notez que la plupart des contrats d'assurance automobile ou des multirisques habitation contiennent une garantie défense-recours ou protection juridique obligeant l'assureur à se charger des formalités vis-à-vis du Fonds de garantie.

égraine Sophie Hocquet-Berg. Mais cette faute inexcusable n'est reconnue par les tribunaux que dans des cas extrêmes. Pour les juges, en effet, « seule est inexcusable la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ». Par exemple, le fait de rouler sur un skate à vive allure dans une rue pentue d'une ville très touristique, en plein mois d'août et à une heure de forte circulation, sans protection ni système de freinage, et de ne pas s'arrêter à un feu n'est pas considéré comme une faute inexcusable par les magistrats⁽¹⁰⁾. En outre, notez que cette faute n'est pas opposable à certaines victimes en raison de leur vulnérabilité : les personnes titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité

au moins égal à 80 %, et les victimes âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans⁽¹¹⁾.

Les dommages matériels moins bien indemnisés

Dans le cadre de la loi Badinter, les atteintes aux biens (dommages matériels) ne sont pas indemnisées comme les atteintes à la personne (dommages corporels). Sauf pour les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale (prothèses dentaires ou auditives, lunettes...), qui doivent être intégralement pris en charge, la simple faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure son indemnisation⁽¹²⁾. Elle se retrouve alors dans la même situation qu'un conducteur.

Enfin lorsqu'aucun VTAM n'est impliqué dans l'accident, par

exemple lorsqu'une personne circulant à vélo ou en skate percute un piéton, ce n'est pas la loi Badinter qui fixe le jeu des responsabilités, mais le droit commun. C'est-à-dire la responsabilité « du fait des choses », établie par l'article 1242 al. 1 du code civil. « *Le gardien de la chose qui est à l'origine du dommage, le vélo ou le skate, doit indemniser la victime, même s'il n'a pas commis de faute. Mais il pourra s'en exonérer en tout ou partie, en rapportant la faute de la victime ou la force majeure* », avertit Sophie Hocquet-Berg. Le responsable devra faire jouer son assurance de responsabilité civile (la multirisque habitation). « *Mais, contrairement à ce qu'il se passe sous l'égide de la loi Badinter, les assurances n'ont, dans le cadre d'une procédure de droit commun, aucune obligation de faire une offre d'indemnisation rapidement* », met en garde l'avocate. ■

RÉFÉRENCES

(1) Décrets n° 2019-1082 du 23.10.19 et n° 2023-848 du 31.8.23. (2) Loi n° 85-677 du 5.7.85, dite loi Badinter. (3) Art. L. 110-1 du code de la route (CR). (4) Cass. civ. 2° du 6.5.21, n° 20-14.551. (5) Cass. civ. 2° du 21.12.23, n° 21-25.352. (6) CJUE du 12.10.23, aff. C-286/22, KBC. (7) Art. L. 211-1 et L. 211-4 du CR. (8) CA de Poitiers du 12.12.23, n° 22/00358. (9) Art. 3 al 1 et al 3 de la loi Badinter. (10) Cass. civ. 2° du 21.12.23, n° 22-18.480. (11) Art. 3 al 2 de la loi Badinter. (12) Art. 5 de la loi Badinter. (13) Art. R 412-34 du CR. (14) Art. R 412-13-1 du CR.