LE GUIDE

DES DROITS ET OBLIGATIONS DU CYCLISTE

Sécurité
Respect
Partage
Mobilité durable



MON VÉLO EST UNE VIE

Michel Benezra, avocat
Salomé Khalifat, juriste
Teodoro Bartuccio, président MVV

PLAN

000 – Préface des auteurs
100 – Introduction
200 – Les équipements obligatoires et recommandés pour le cycliste et son vélo
300 – Les règles de circulation et de stationnement applicables aux cyclistes
400 – Les infractions à vélo et leurs sanctions
500 – Les règles générales de prudence
600 – Les nouvelles obligations pour les collectivités et les employeurs
700 – Des réductions d'impôt pour les entreprises mettant à disposition gratuitement des vélos
800 – Le cycliste victime

000 – PRÉFACE DES AUTEURS

Ce guide rédigé par le cabinet Benezra avocats pour l'association MVV, n'a pas vocation à couvrir tout le code de la route, mais plutôt de permettre aux cyclistes de récupérer quelques informations utiles en matière de circulation. C'est aussi une première approche de la fameuse Loi Badinter sur les accidents de la route (dernier paragraphe).

Vous pouvez le lire en fonction du problème rencontré et vous reporter alors directement au paragraphe concerné. Le droit est complexe et l'expertise en la matière ne s'improvise pas.
Si le cycliste est protégé (au niveau civil - dans le cadre de l'indemnisation de ses préjudices corporels) dès lors qu'il est impliqué dans un accident de la circulation, il peut faire l'objet de poursuites pénales (au niveau pénal - dans le cadre de la violation de ses obligations).

Michel Benezra



100 –
INTRODUCTION

La route est un espace de partage régi par une règle unique : le Code de la route. Que vous soyez cycliste ou conducteur de véhicule motorisé, l'usage des voies de circulation impose des devoirs. Face à l'essor des nouvelles mobilités et à l'évolution constante de la législation (notamment la loi du 9 juillet 2025), ce guide a pour mission d'apporter une clarté juridique indispensable à chaque usager.

Les objectifs de ce guide :

Informer : Préciser les droits et obligations des cyclistes, des équipements obligatoires aux règles de circulation spécifiques (M12, sas vélo, speedbike).

Prévenir : Sensibiliser au respect des règles pour garantir votre sécurité et celle des autres. La méconnaissance de la règle ne doit plus être une source d'accident.

Responsabiliser : Rappeler les sanctions encourues en cas d'infraction, mais aussi les mécanismes de protection et d'indemnisation (loi Badinter) en cas d'accident.

Ce guide est un outil pratique destiné à favoriser une cohabitation sereine, où la sécurité naît du respect mutuel et de la connaissance du droit.

200 – LES ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES ET RECOMMANDÉS POUR LE CYCLISTE ET SON VÉLO

Pour préserver votre sécurité, certains équipements sont obligatoires, d'autres sont recommandés, pour votre vélo et pour vous-même, cycliste. Des amendes sont prévues en cas de non-respect de la réglementation.

201 – Le vélo

Sur votre vélo, on doit retrouver de façon obligatoire :

- Un avertisseur sonore (art. R313-33 du Code de la route)
- Deux freins avant et arrière (art. R315-3 du Code de la route)
- Un feu jaune ou blanc et un catadioptre blanc à l'avant (art. R313-4 du Code de la route)
- Un catadioptre de roue orange à l'avant et à l'arrière (art. R313-19 du Code de la route)



• Un catadioptre de pédale orange (art. R313-20 du Code de la route)
• Un feu rouge et un catadioptre rouge à l'arrière (art. R313-5 et R313-18 du Code de la route)

• Un siège enfant homologué pour les passagers de moins de 5 ans (art. R431-5 et R431-11 du Code de la route)

D'autres équipements ne sont pas obligatoires, mais sont fortement recommandés :

• Un rétroviseur (utile, mais ne dispense pas d'un contrôle visuel direct)
• Un écarteur de danger à l'arrière (matérialise la distance de sécurité de 1 m / 1,5 m)
• Des pneus gonflés à la bonne pression (indiquée sur le flanc du pneu)
• Une dynamo de moyeu avec feux à LED (éclairage permanent et fiable)



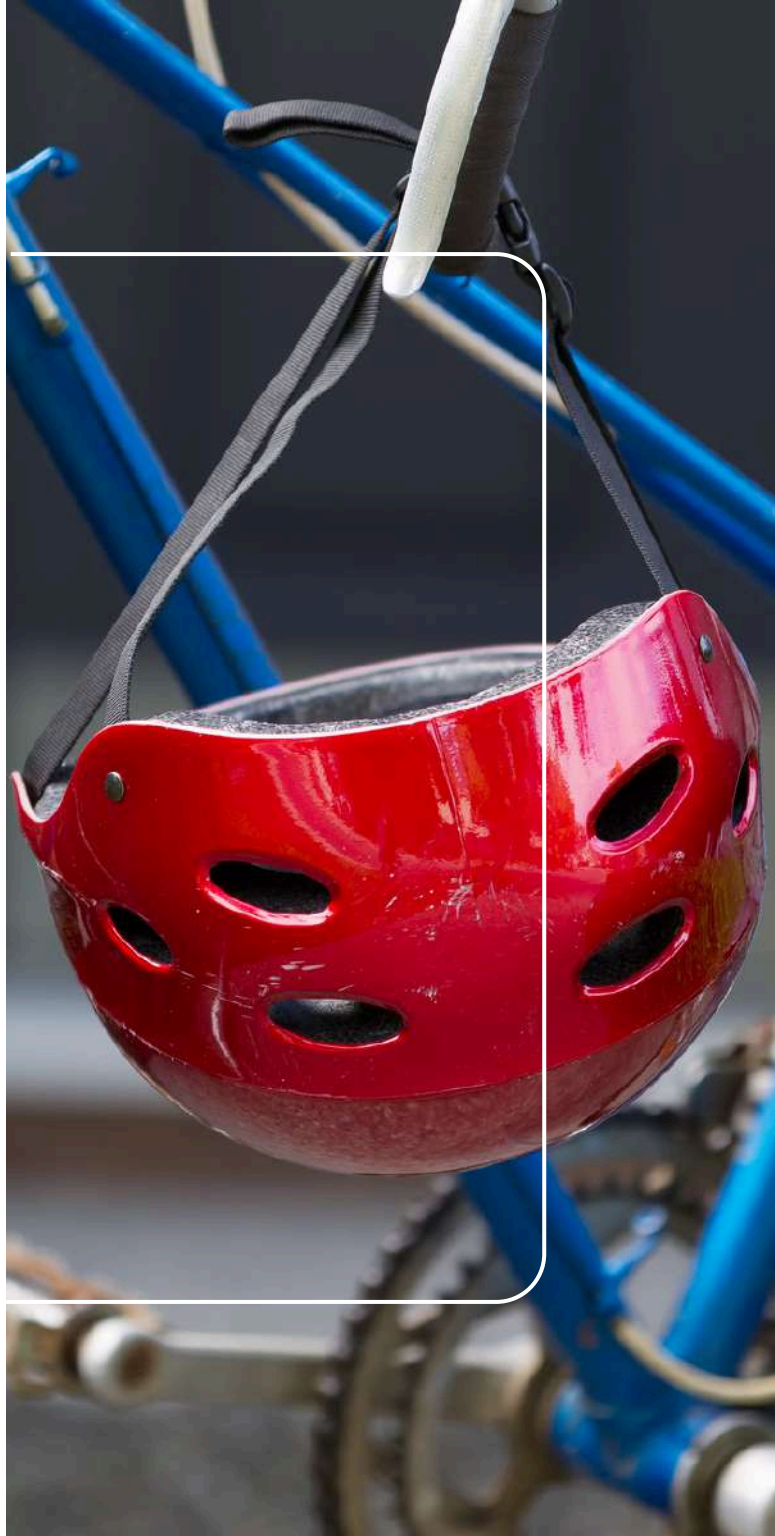
202 – Le cycliste

Des équipements sont également prévus pour le cycliste. Certains sont obligatoires, d'autres sont simplement recommandés.

Équipements obligatoires :

• Le gilet de haute visibilité est obligatoire la nuit hors agglomération, et le jour lorsque la visibilité est insuffisante (art. R431-1-1 du Code de la route, en vigueur depuis le 21 septembre 2016). Il est fortement conseillé dans toutes les situations. [ACTUALISÉ]

• Le casque homologué CE est obligatoire pour les moins de 12 ans (conducteur ou passager). Il doit être attaché. La responsabilité de l'adulte accompagnant est engagée s'il est âgé d'au moins 18 ans et exerce une autorité de droit ou de fait sur l'enfant (art. R431-1-3 du Code de la route, en vigueur depuis le 23 mars 2017). Amende de 4e classe (135 €) en cas de violation. [ACTUALISÉ]

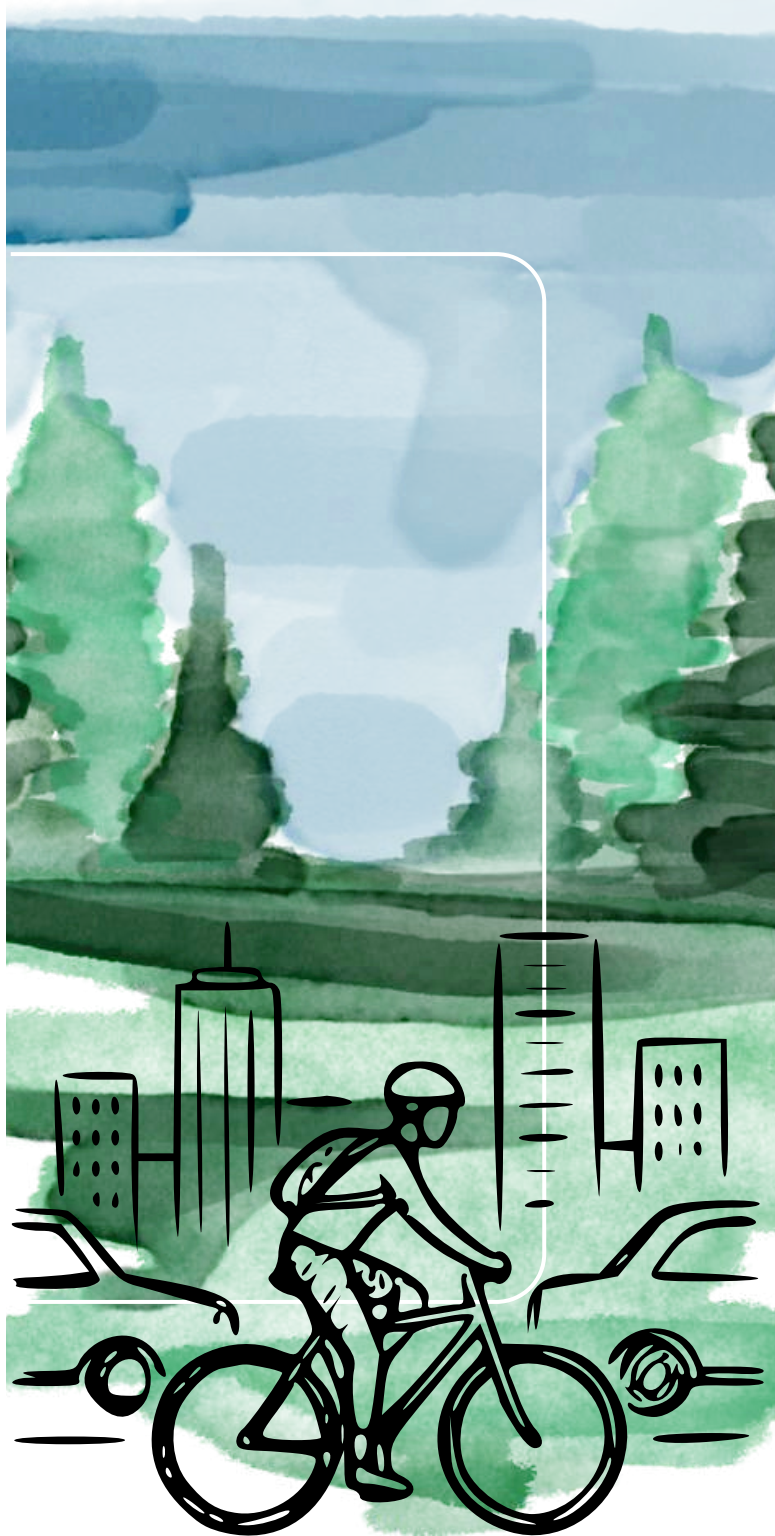


Des Équipements recommandés (pour les plus de 12 ans) :

Le casque est fortement conseillé pour les cyclistes de plus de 12 ans. Les traumatismes crâniens constituent la première cause de décès chez les cyclistes. Dans les cas les plus graves, une craniectomie peut s'avérer nécessaire.

Vêtements clairs ou réfléchissants, notamment de nuit, pour améliorer votre visibilité auprès des autres usagers.

MON VÉLO EST UNE VIE



203 – Les sanctions

Le tableau ci-après récapitule les contraventions et amendes forfaitaires applicables aux cyclistes.

Important : les infractions à vélo n'entraînent en principe aucun retrait de point sur le permis de conduire.

La police municipale et la police nationale peuvent toutes deux procéder à ces verbalisations (source : Paris.fr, actualisé le 15/01/2026).



Classe	Amende	Exemples d'infractions
1re classe	11 €	Absence d'avertisseur sonore — Éclairage non conforme
2e classe	35 €	Non-port du gilet rétroréfléchissant — Non-respect des règles de transport de passagers — Infraction à l'art. R431-7 (file single)
3e classe	68 €	Dispositif de freinage non conforme
4e classe	135 €	Usage d'un téléphone tenu en main — Port d'écouteurs / oreillettes — Absence de casque pour passager de moins de 12 ans — Circulation sur trottoir — Franchissement de feu rouge non autorisé

300 – LES RÈGLES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT APPLICABLES AUX CYCLISTES

301 – Les pistes cyclables

Point important et souvent méconnu : le Code de la route n'impose plus systématiquement aux cyclistes d'emprunter les aménagements cyclables. Il convient d'être attentif aux panneaux de signalisation. [ACTUALISÉ]

- Si le panneau est bleu et rond : la piste ou bande cyclable est OBLIGATOIRE.

- Si le panneau est bleu et carré : la piste ou bande cyclable est conseillée mais non obligatoire. Le cycliste peut alors rouler sur la chaussée s'il le préfère.



L'article R431-9 du Code de la route (version en vigueur depuis le 1er janvier 2016) prévoit que l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. En l'absence d'une telle obligation signalée, les cyclistes peuvent circuler sur la chaussée.

En l'absence de pistes ou bandes cyclables, les cyclistes sont tenus de circuler sur le côté droit de la chaussée.

Les cyclistes peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier (art. R431-9).



302 – Les voies de bus

Les cyclistes peuvent emprunter les voies de bus uniquement lorsque cette circulation est expressément autorisée. L'autorisation est matérialisée soit par un panonceau comportant un pictogramme vélo sous le panneau bus, soit par un marquage au sol avec un pictogramme vélo.





303 – Les sens interdits et le double sens cyclable

Double sens cyclable automatique : conformément à l'article R110-2 du Code de la route, toutes les chaussées des zones de rencontre et des zones 30 sont à double sens pour les cyclistes, sauf décision contraire de l'autorité de police.[ACTUALISÉ]

Zone de rencontre : vitesse limitée à 20 km/h, piétons prioritaires.

Zone 30 : vitesse limitée à 30 km/h. Le double sens cyclable y est applicable de droit.

En dehors de ces zones, le sens interdit peut être emprunté par les cyclistes uniquement si un panneau spécifique l'y autorise (panneau sens interdit avec panoncceau « sauf vélos »).



304 – Les trottoirs
Il est interdit de circuler à vélo sur les trottoirs. Cette interdiction est absolue pour les cyclistes adultes.

Exception : les enfants de moins de 8 ans peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons (art. R412-34 I bis du Code de la route, modifié par le décret n°2025-375 du 24 avril 2025 – version en vigueur depuis le 27 avril 2025). [ACTUALISÉ]

Sanction : amende forfaitaire de 135 € sans retrait de points.



305 – Les SAS vélo

Les SAS vélo sont des zones de la chaussée réservées aux seuls cyclistes, situées devant la ligne d'arrêt des autres véhicules au feu rouge. Ils permettent aux cyclistes d'être bien visibles et de repartir en sécurité.

Les automobilistes et motocyclistes ne peuvent pas empiéter sur cette zone (art. R415-2 du Code de la route).

Sanctions applicables aux conducteurs de véhicules à moteur :

• Vidéo-verbalisation pour stationnement sur un SAS vélo : amende forfaitaire de 35 €.

• Si un radar feu rouge flashe le véhicule dans le SAS : contravention de 4e classe – amende forfaitaire de 135 € et retrait de 4 points (art. R412-30 du Code de la route).



306 – Les emplacements réservés au stationnement des vélos

Un cycliste ne peut stationner que sur la chaussée ou sur les emplacements réservés aux cyclistes (arceaux, aires de stationnement dédiées, etc.).

- Stationnement gênant : amende de 35 € (art. R417-10 du Code de la route – ponts, bandes d'arrêt d'urgence, etc.).
- Stationnement très gênant : amende de 135 € (art. R417-11 du Code de la route – emplacements réservés aux personnes handicapées, etc.).



307 – Les passages piétons [NOUVEAU]
Pour traverser sur un passage piéton, le cycliste doit impérativement descendre de son vélo et le pousser à la main. Ce faisant, il acquiert le statut de piéton et bénéficie de la priorité correspondante.

Il est strictement interdit d'emprunter un passage piéton en restant sur son deux-roues.
À l'approche d'un passage piéton, les cyclistes sont invités à ralentir et à rester attentifs, en particulier aux enfants.




BENEZRA AVOCATS
ACCIDENTS DE VÉLOS
&
QUIZZ : Comment dépasser un cycliste qui roule sur une piste cyclable ?
MON VÉLO EST UNE VIE
C'était un piège ! Ne JAMAIS dépasser un cycliste avant de tourner à droite !



308 – Les aires piétonnes [NOUVEAU]

Sauf arrêté contraire de l'autorité investie du pouvoir de police, les cyclistes sont autorisés à circuler dans les aires piétonnes (art. R431-9 du Code de la route). Ils doivent toutefois :

- Rouler à l'allure du pas (10 km/h maximum).
- Accorder la priorité absolue aux piétons.



309 – Les angles morts des véhicules lourds [NOUVEAU]

Les poids lourds et les camions disposent d'une visibilité très réduite. Certaines zones situées à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule constituent des angles morts dans lesquels le conducteur ne peut pas voir les cyclistes.

La taille de l'angle mort est proportionnelle à la hauteur et à la longueur du véhicule. Pour les cyclistes, deux-roues motorisés et piétons, il est essentiel de rester vigilants à proximité de ces véhicules, notamment aux intersections.

⚠️ **Conseil de prudence**

Ne restez jamais sur le côté droit d'un poids lourd à l'arrêt ou en manœuvre.
Cherchez le regard du chauffeur pour vous assurer d'être vu avant de vous engager.

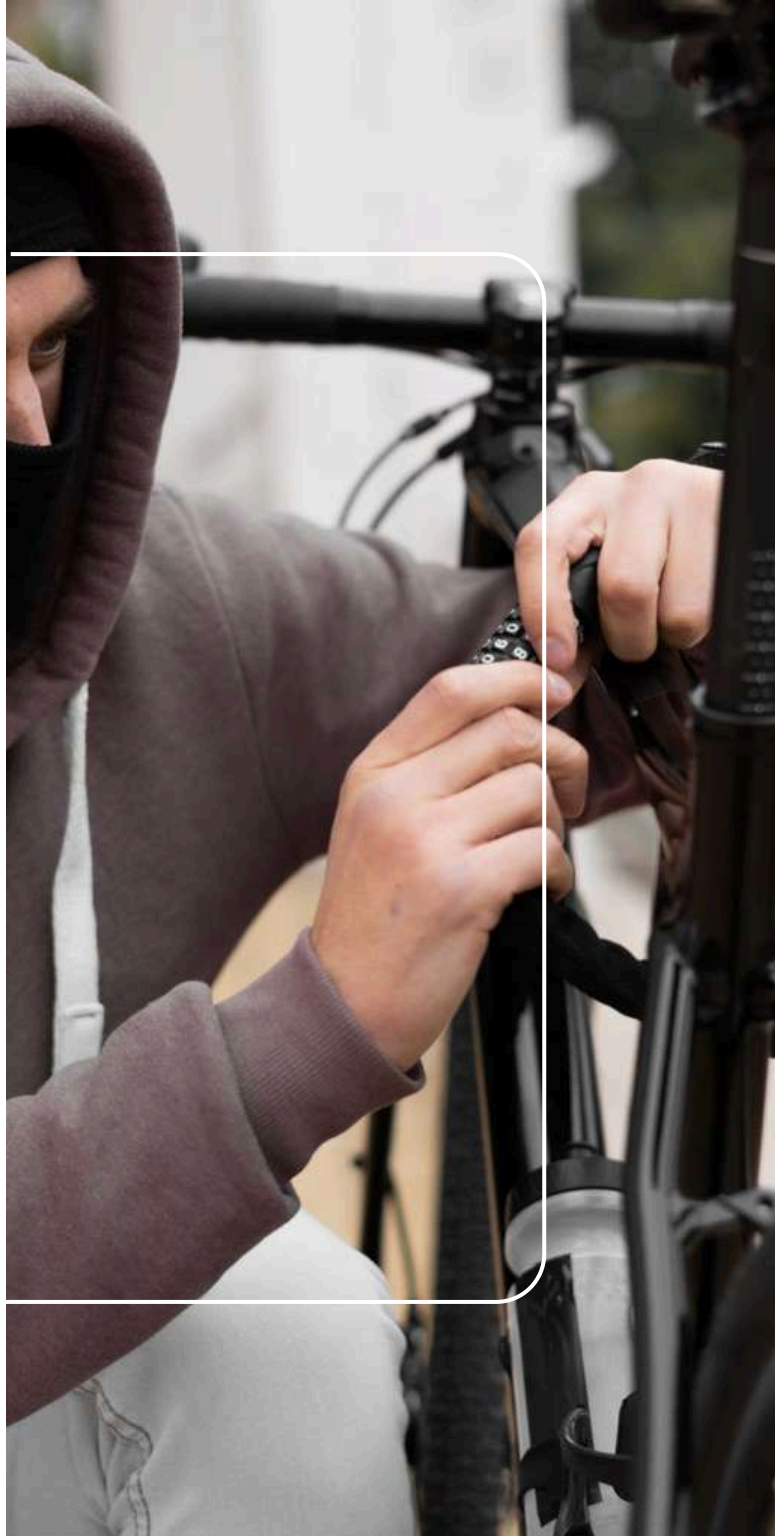


310 – La prévention du vol du vélo [NOUVEAU]

Environ 400 000 bicyclettes sont volées chaque année en France. Dans la grande majorité des cas, cela résulte de la négligence du propriétaire.

Quelques règles simples permettent de réduire considérablement ce risque :

- Utiliser un antivol en U de qualité
- Attacher le vélo à un point fixe (arceau, mobilier urbain) par le cadre ET la roue avant.
- Ne jamais laisser d'accessoires détachables sur le vélo.
- Éviter les endroits peu fréquentés ou mal éclairés.
- Remplacer les attaches rapides des roues et de la selle par des écrous ordinaires.



400 – LES INFRACTIONS À VÉLO ET LEURS SANCTIONS

Les dispositions du Code de la route s'appliquent également aux cyclistes, qui peuvent être soumis à des sanctions s'ils transgressent les règles de la circulation.

401 – Les feux de signalisation
Lorsque le feu est rouge, les cyclistes sont dans l'obligation de s'arrêter (art. R412-30 du Code de la route). En cas de non-respect : amende forfaitaire de 135 €.

Cependant, le panonceau M12 placé sous certains feux autorise le cycliste à franchir le feu rouge pour une ou plusieurs directions indiquées, à condition de céder le passage aux piétons et aux véhicules. Ce dispositif vaut « cédez-le-passage ».



402 – L'usage d'un téléphone et des écouteurs

L'article R412-6-1 du Code de la route (en vigueur depuis le 22 mai 2020) interdit : [ACTUALISÉ]

- L'usage d'un téléphone tenu en main pendant la circulation.
- Le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son (écouteurs, oreillettes, casques audio) – exception faite des appareils correcteurs de surdité. [NOUVEAU]

Ces deux interdictions s'appliquent aux cyclistes en leur qualité de conducteurs.

L'amende est de 135 €. Aucun retrait de points n'est applicable au cycliste (à noter que l'article prévoit un retrait de 3 points pour les conducteurs de véhicules motorisés, inapplicable au seul titre de cycliste).



403 – Circuler côte à côte
Les cyclistes peuvent circuler côte à côte, mais jamais à plus de deux de front (art. R431-7 du Code de la route). Ils doivent adopter la file unique dès la chute du jour et lorsque les conditions de circulation l'exigent.
En cas d'infraction : amende prévue pour les contraventions de 2e classe (entre 22 € et 150 €).

404 – La remorque d'un cycle par un véhicule
Il est interdit aux cyclistes de se faire remorquer par un véhicule (art. R431-8 du Code de la route). En cas de non-respect : amende de 2e classe.



405 – La conduite en état d'ivresse
Circuler à vélo en état d'ébriété est strictement interdit. L'article L234-1 du Code de la route s'applique à tous les usagers :

- Taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/L : contravention, amende pouvant atteindre 750 €.
- Taux supérieur à 0,8 g/L : qualification délictuelle, jugement par le tribunal correctionnel.

Le permis de conduire peut faire l'objet d'une suspension, y compris pour un cycliste titulaire d'un permis.

406 – La circulation sur trottoir [NOUVEAU]
La circulation à vélo sur les trottoirs est interdite pour tous les cyclistes âgés de 8 ans et plus. L'amende forfaitaire est de 135 €, sans retrait de points (source : Paris.fr, actualisé le 15/01/2026).

La police municipale comme la police nationale peuvent procéder à la verbalisation.



407 – Le speedbike : un régime juridique spécifique [NOUVEAU]

Le speedbike (ou vélo à assistance électrique jusqu'à 45 km/h) est juridiquement considéré comme un cyclomoteur de catégorie L1e-B et non comme un vélo ordinaire.

Ce classement entraîne des obligations spécifiques :

- Âge minimum : 14 ans.
- Permis ou formation obligatoire : le conducteur né après le 1er janvier 1988 doit détenir au minimum le permis AM (ancien BSR).
- Assurance de responsabilité civile obligatoire.
- Immatriculation : carte grise et plaque d'immatriculation requises.
- Contrôle technique obligatoire tous les 3 ans.
- Interdit sur les pistes et bandes cyclables.

⚠️ **Attention :** Le speedbike ne peut pas circuler sur les aménagements cyclables.
Le conduire sur une piste cyclable constitue une infraction verbalisable.



500 – LES RÈGLES GÉNÉRALES DE PRUDENCE

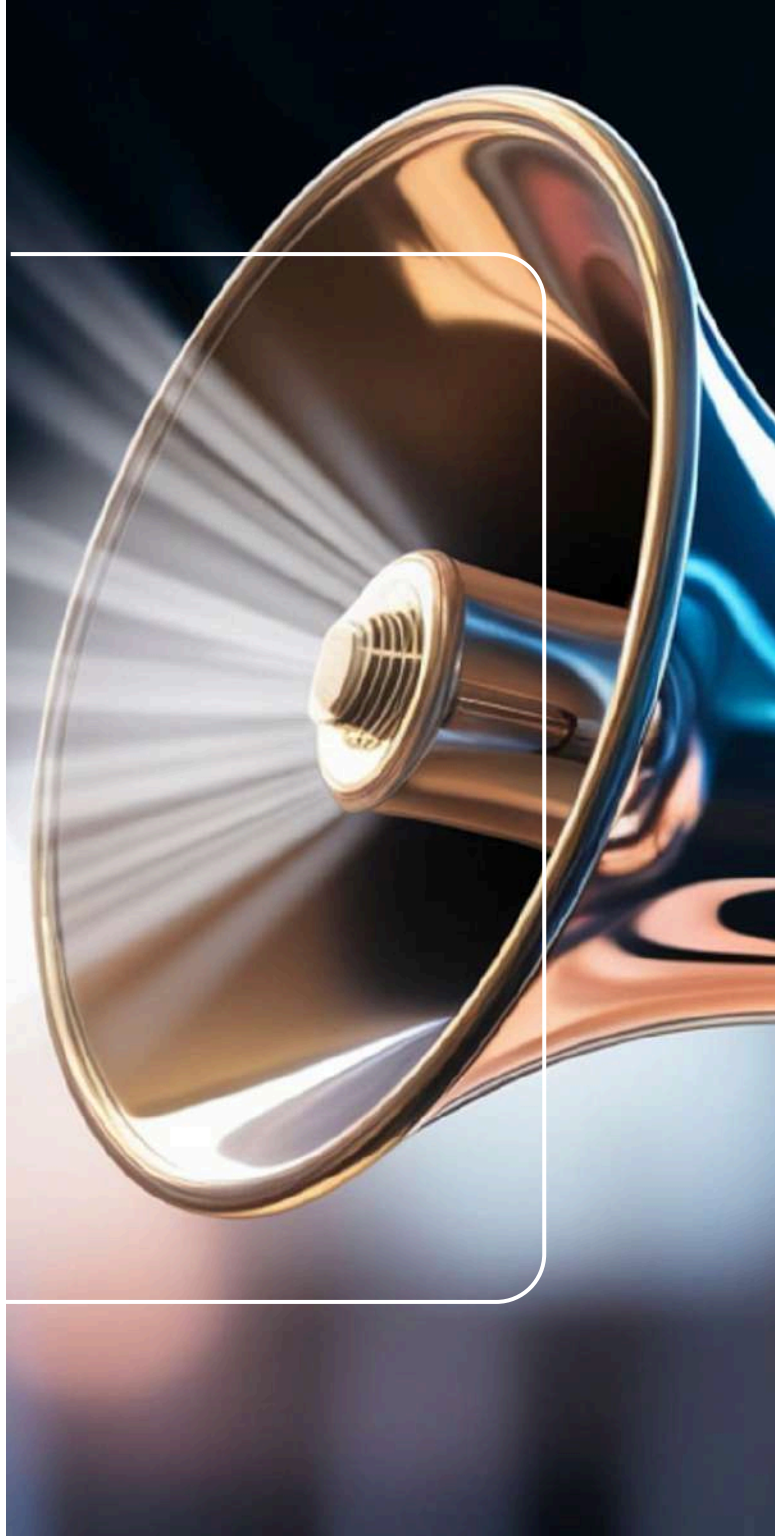
Les cyclistes et automobilistes cohabitant sur les routes, il est essentiel de respecter les règles de la circulation afin d'éviter un éventuel accident.

501 – L'obligation de prudence

L'article R413-17 du Code de la route impose à tous les conducteurs de rester maîtres de leur vitesse et de la réduire notamment au croisement de cyclistes isolés ou en groupe.

L'article R412-6 du Code de la route impose à tout conducteur un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers, avec une prudence accrue envers les usagers les plus vulnérables – catégorie dont font partie les cyclistes.

Ces obligations valent dans les deux sens : les automobilistes envers les cyclistes, mais aussi les cyclistes envers les piétons. La sanction est celle prévue pour les contraventions de 2e classe.



Les 7 règles fondamentales pour circuler en sécurité (source : ADAV – Droit au vélo) : [ACTUALISÉ]

• Garder ses distances : maintenir 1 m entre vous et les voitures en stationnement pour anticiper l'ouverture des portières.

• Maintenir une trajectoire rectiligne : les zigzags sont un facteur d'accident, les autres usagers ne pouvant anticiper votre déplacement.

• Chercher le regard des conducteurs pour vérifier qu'ils vous ont vu avant de vous engager.

• Anticiper les mouvements des véhicules devant et derrière vous.

• Signaler les changements de direction avec le bras.

• Ne pas rouler dans les espaces laissés entre les voitures en stationnement (risque de sortie de parking imprévisible).

• Adapter sa vitesse à la densité du trafic et à la configuration du terrain.



502 – Le dépassement d'un cycliste

Pour dépasser un cycliste, un conducteur de véhicule à moteur doit respecter les règles suivantes :

Article R412-19 : le chevauchement d'une ligne continue est autorisé pour dépasser un cycle, dans les conditions de l'article R414-4.
Article R414-4 : distance latérale minimale de 1 mètre en agglomération et de 1,5 mètre hors agglomération lors du dépassement d'un cycle.
Le non-respect de ces dispositions est sanctionné par une amende de 4e classe (135 €).





💡 Focus : Le sas vélo

Le sas vélo est l'espace réservé aux cyclistes situé au sol entre le feu de signalisation et la ligne d'arrêt des voitures.

Pourquoi l'utiliser ?

Sécurité maximale : Vous êtes placé devant les voitures, bien visible et hors de leurs angles morts.

Changement de direction facilité : Vous pouvez vous positionner à gauche en toute sérénité avant que le feu ne passe au vert.

Moins de pollution : Vous évitez d'attendre le nez derrière les pots d'échappement.

Le saviez-vous ? Cet espace est strictement interdit aux voitures et aux scooters. S'y arrêter au feu rouge coûte 135 € d'amende et un retrait de 4 points au conducteur d'un véhicule motorisé.

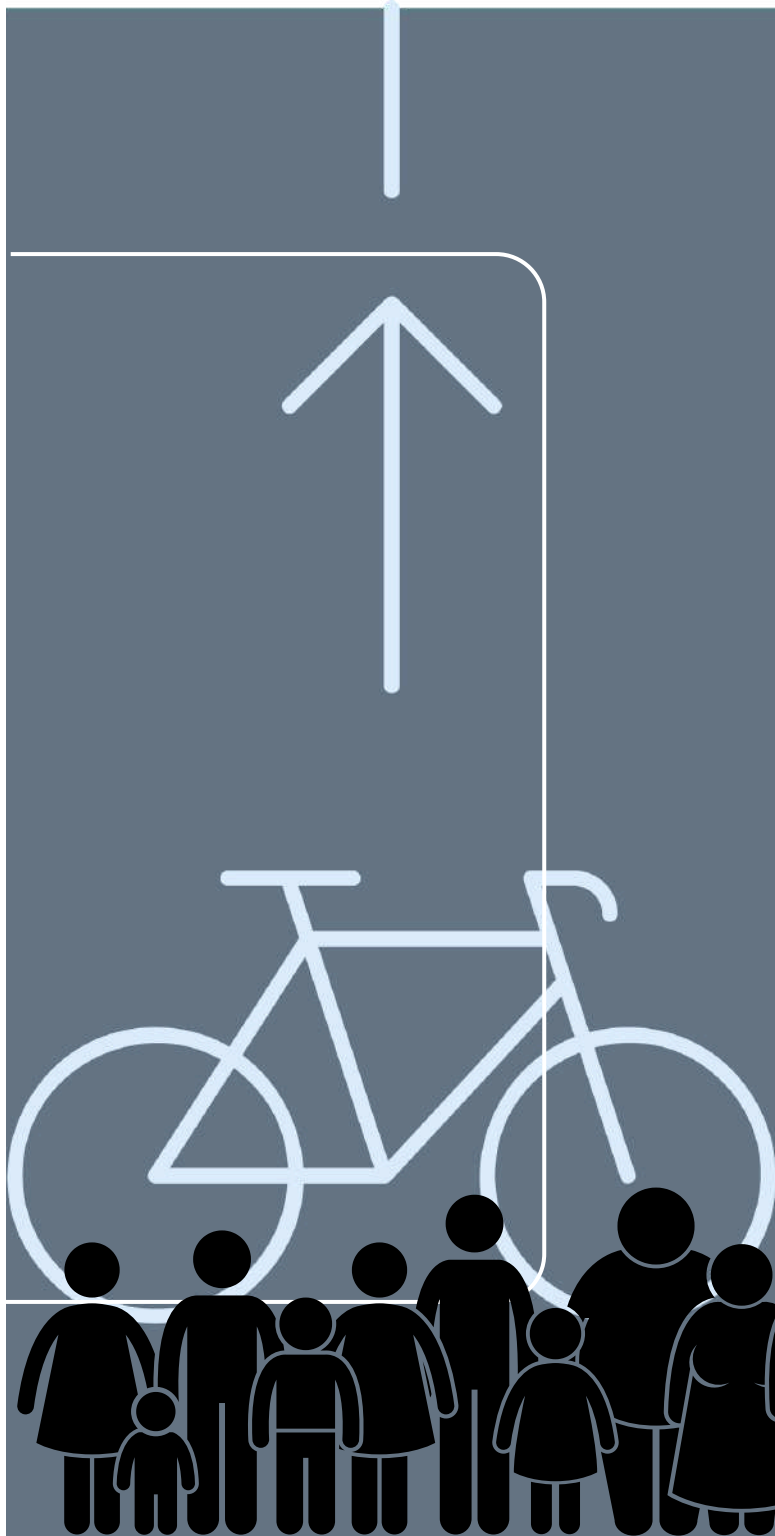
600 – LES OBLIGATIONS POUR LES COLLECTIVITÉS & LES EMPLOYEURS

Les collectivités ont le devoir d'aménager l'espace public pour les cyclistes à l'occasion des réalisations ou rénovations effectuées sur les routes. Par ailleurs, les employeurs peuvent bénéficier de dispositifs de prise en charge des déplacements à vélo de leurs salariés.

601 – Pour les collectivités : la création d'aménagements cyclables

L'article L228-2 du Code de l'environnement (modifié par la loi LOM n°2019-1428 du 24 décembre 2019) impose la création d'itinéraires cyclables à l'occasion de toute réalisation ou rénovation de voie urbaine (hors autoroutes et voies rapides).

La notion de « rénovation » a été interprétée largement par la jurisprudence. Le tribunal administratif de Marseille, dans une décision du 25 avril 2017 (n°1403742), a jugé qu'elle englobe tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, de nature à modifier les conditions de circulation (modification du profil, adjonction ou suppression d'éléments de voirie, réfection du revêtement ou du marquage).



602 – Pour les employeurs : prise en charge des déplacements à vélo

Deux dispositifs coexistent aujourd'hui :

a) Remboursement de l'abonnement à un service public de location de vélos :

L'article L3261-2 du Code du travail impose à l'employeur de prendre en charge le prix des titres d'abonnements souscrits pour les déplacements domicile-travail effectués via des services publics de location de vélos. Le salarié doit fournir une attestation sur l'honneur justifiant l'utilisation.

b) Le forfait mobilités durables (FMD) :

L'article L3261-3-1 du Code du travail (en vigueur depuis le 1er janvier 2022) instaure un forfait mobilités durables permettant à l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo (y compris vélo à assistance électrique personnel) entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

La prise en charge prend la forme d'une allocation forfaitaire dénommée « forfait mobilités durables » (art. R3261-13-2 du Code du travail). Elle est versée sur justificatif ou attestation sur l'honneur du salarié pour chaque année civile.



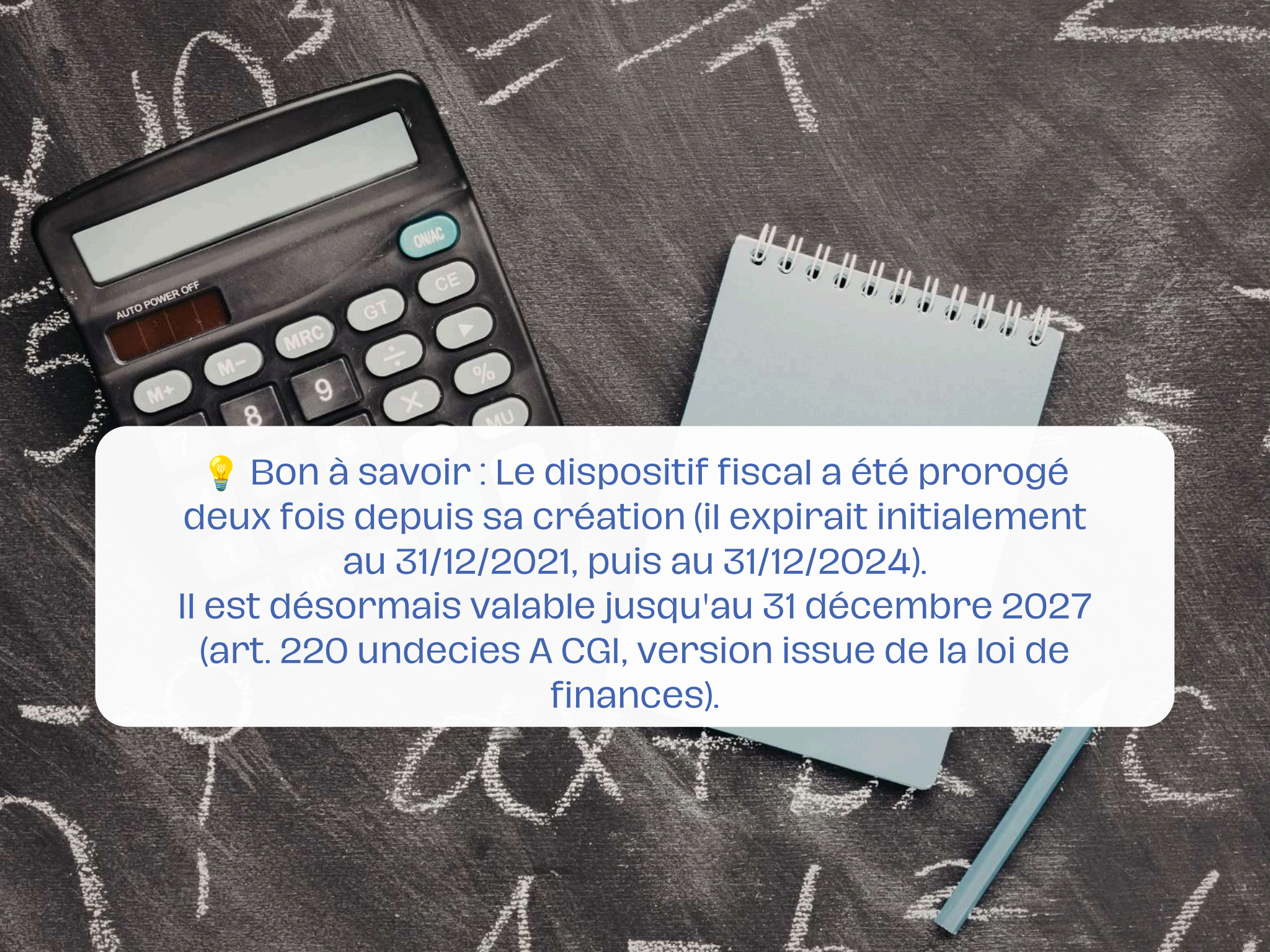
700 – DES RÉDUCTIONS D'IMPÔT POUR LES ENTREPRISES METTANT À DISPOSITION GRATUITEMENT DES VÉLOS

Dispositif prorogé jusqu'au 31 décembre 2027 : [ACTUALISÉ]

L'article 220 undecies A du Code général des impôts (version en vigueur depuis le 31 décembre 2023) prévoit une réduction d'impôt sur les sociétés égale aux frais générés jusqu'au 31 décembre 2027 par la mise à disposition gratuite d'une flotte de vélos aux salariés pour leurs trajets domicile-travail, dans la limite de 25 % du prix d'achat ou de location de la flotte.

Lorsque la flotte est prise en location, le contrat doit être souscrit pour une durée minimale de 3 ans. La réduction d'impôt s'impute sur l'IS de l'exercice au cours duquel les frais ont été générés. L'excédent non imputé n'est ni restituable, ni reportable.





💡 Bon à savoir : Le dispositif fiscal a été prorogé deux fois depuis sa création (il expirait initialement au 31/12/2021, puis au 31/12/2024).
Il est désormais valable jusqu'au 31 décembre 2027 (art. 220 undecies A CGI, version issue de la loi de finances).

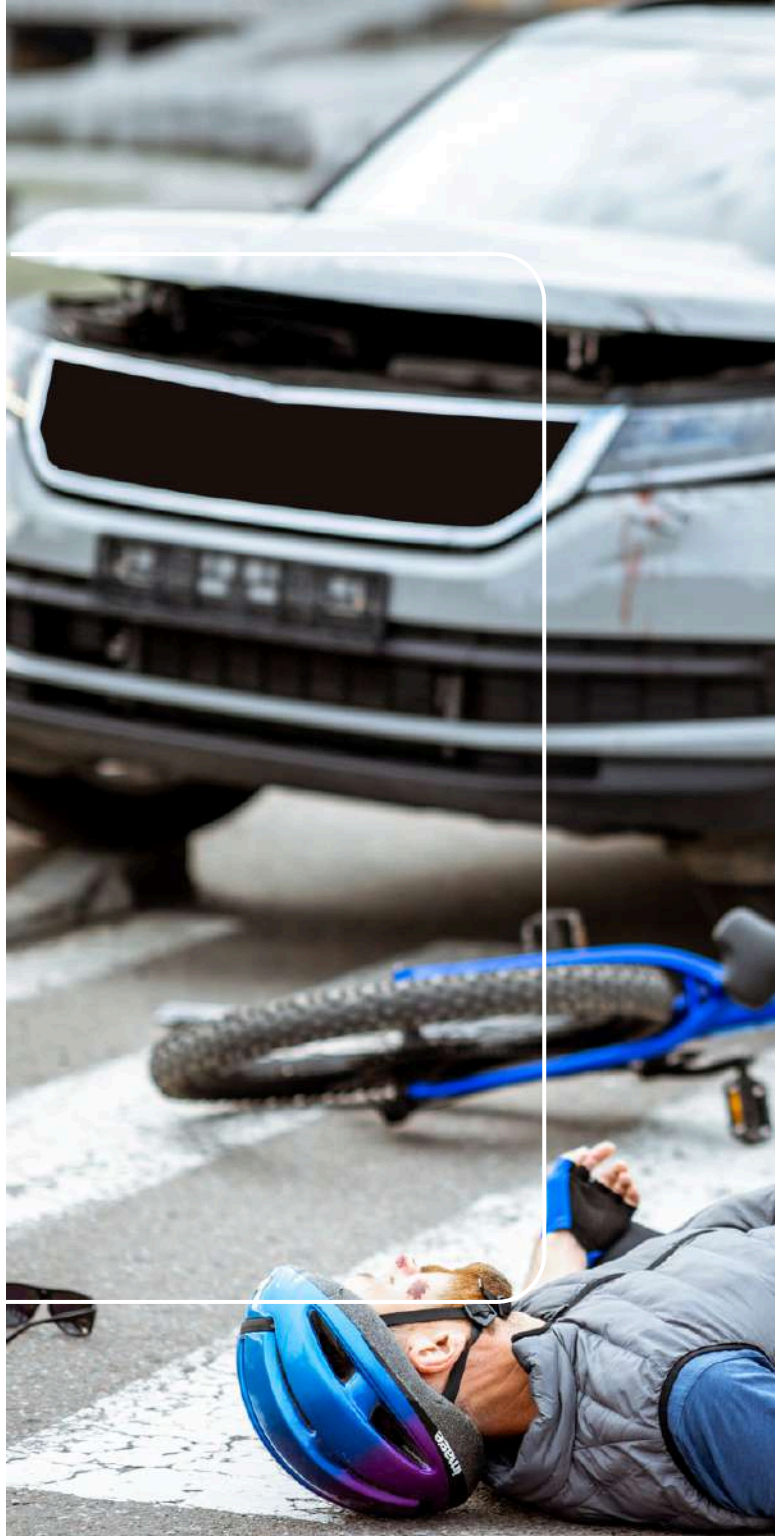
800 – LE CYCLISTE VICTIME

La protection civile du cycliste victime repose essentiellement sur la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, dite loi Badinter, qui instaure un régime de responsabilité objective particulièrement favorable aux victimes non conductrices de VTM.

801 – Le principe de la loi Badinter : une protection quasi automatique

L'article 1er de la loi Badinter (loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, en vigueur depuis le 1er janvier 1986) dispose que ses dispositions s'appliquent aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur. La notion d'« implication » est très large : il n'est pas nécessaire que le VTM ait heurté le cycliste ; il suffit qu'il ait joué un rôle quelconque dans la survenance de l'accident.

L'article 3, alinéa 1er, de la même loi pose le principe fondamental : les victimes, hormis les conducteurs de VTM, 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.





En d'autres termes : même si le cycliste a commis une erreur (grillé un feu rouge, roulé sans lumière, etc.), l'assurance du conducteur responsable ne peut pas, en principe, lui opposer cette faute pour réduire ou refuser l'indemnisation de ses blessures.

802 – Les victimes surprotégées : enfants, personnes âgées, personnes handicapées

L'article 3, alinéa 2, de la loi Badinter va encore plus loin pour les victimes les plus vulnérables. Sont indemnisées dans tous les cas, y compris en cas de faute inexcusable :

- Les victimes âgées de moins de 16 ans.
- Les victimes âgées de plus de 70 ans.
- Les victimes titulaires, au moment de l'accident, d'un titre reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité d'au moins 80 %.

Pour ces personnes, seul le cas où la victime a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi peut entraîner une exclusion d'indemnisation (art. 3, al. 3, loi Badinter). Autrement dit, un enfant cycliste blessé par un VTM sera toujours indemnisé, quelle que soit sa faute.

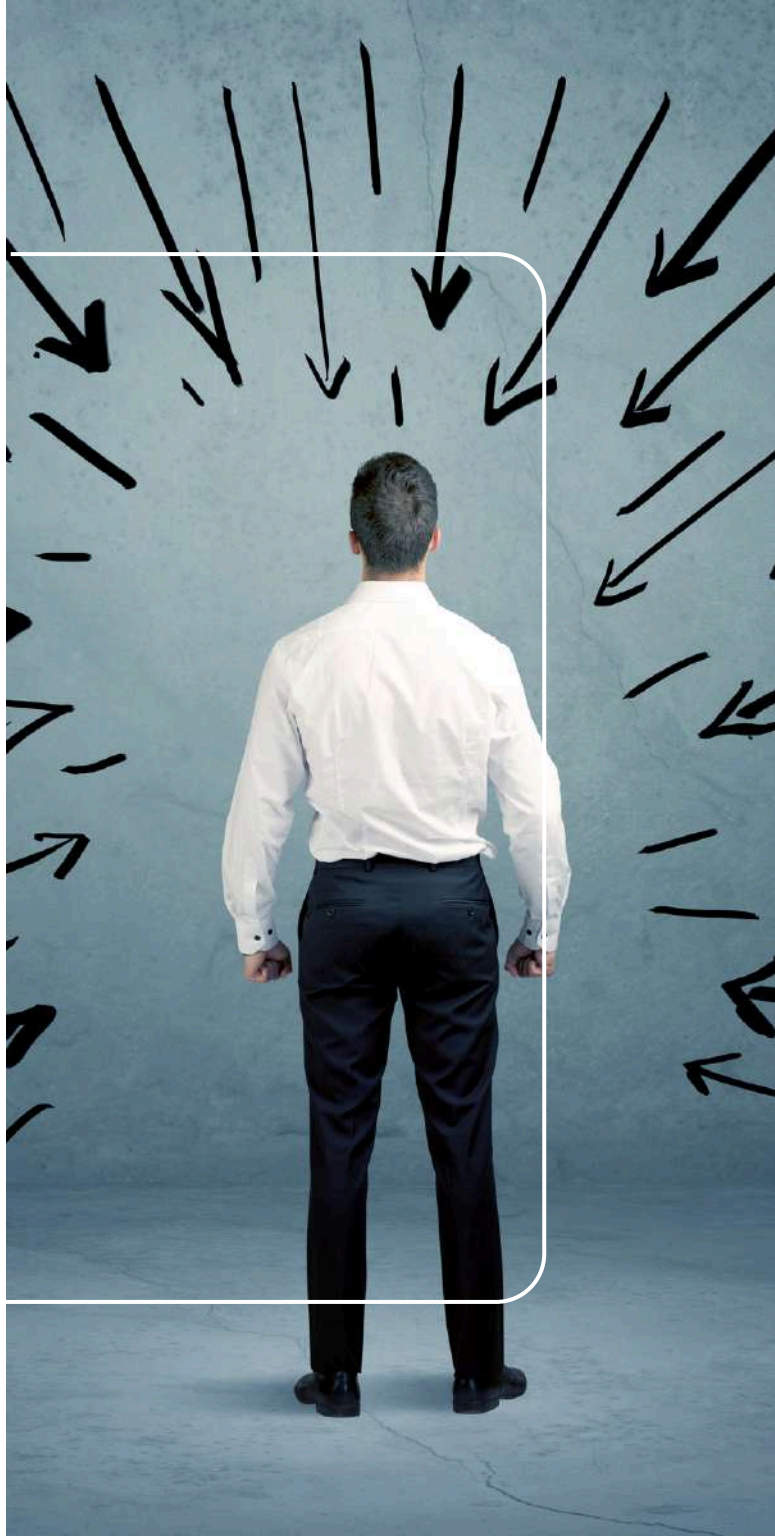


803 – La faute inexcusable : l'unique exception au principe d'indemnisation

La faute inexcusable est définie par la jurisprudence comme une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

Pour qu'elle entraîne une exclusion ou une réduction d'indemnisation, deux conditions cumulatives doivent être réunies :

- Elle doit être volontaire : le cycliste doit avoir consciemment pris un risque grave (traverser une autoroute à pied avec son vélo, par exemple).
- Elle doit être la cause exclusive de l'accident : si le comportement du conducteur du VTM a, même partiellement, contribué à l'accident, la faute du cycliste ne peut pas être qualifiée de cause exclusive.





⚠️ Attention : Un cycliste qui grille un feu rouge, roule à contre-sens ou circule sans éclairage NE commet pas nécessairement une faute inexcusable. La jurisprudence interprète strictement cette notion. .
En revanche, la faute du cycliste peut réduire l'indemnisation de ses dommages matériels (art. 5, loi Badinter).

804 – Les préjudices indemnisables

L'indemnisation du cycliste victime vise à réparer l'intégralité de son préjudice corporel. La nomenclature Dintilhac (adoptée par la Cour de cassation) distingue deux grandes catégories de préjudices :

a) Les préjudices patrimoniaux (à caractère économique) :

- Dépenses de santé actuelles (frais médicaux, hospitaliers, paramédicaux).
- Dépenses de santé futures (frais médicaux prévisibles après consolidation).
- Pertes de gains professionnels actuels (salaires et revenus non perçus pendant l'incapacité temporaire).
- Pertes de gains professionnels futurs (réduction ou perte définitive de revenus après consolidation).
- Incidence professionnelle (dévalorisation sur le marché du travail, pénibilité accrue, perte de promotion).
- Préjudice scolaire, universitaire ou de formation.
- Frais de logement adapté et frais de véhicule adapté.
- Assistance par une tierce personne (aide humaine nécessitée par le handicap).



b) Les préjudices extrapatrimoniaux (à caractère personnel) :

- Déficit fonctionnel temporaire (gêne dans les actes de la vie courante pendant la période d'incapacité).
- Souffrances endurées (évaluées sur une échelle de 1 à 7).
- Préjudice esthétique temporaire et permanent (cicatrices, déformations visibles).
- Déficit fonctionnel permanent (séquelles définitives réduisant les capacités fonctionnelles).
- Préjudice d'agrément (impossibilité de pratiquer ses loisirs et activités antérieurs).
- Préjudice sexuel.
- Préjudice d'établissement (difficultés à fonder une famille suite au handicap).
- Préjudice permanent exceptionnel (préjudices atypiques liés à la situation particulière de la victime).



💡 Pourquoi se faire assister d'un avocat spécialisé ?

L'assureur ne vous proposera pas spontanément d'indemniser tous ces postes.

Un avocat spécialisé en droit du dommage corporel, en binôme avec un médecin-conseil de victimes, est indispensable pour obtenir une réparation intégrale. Ne signez jamais une transaction avec l'assureur sans avoir consulté un professionnel



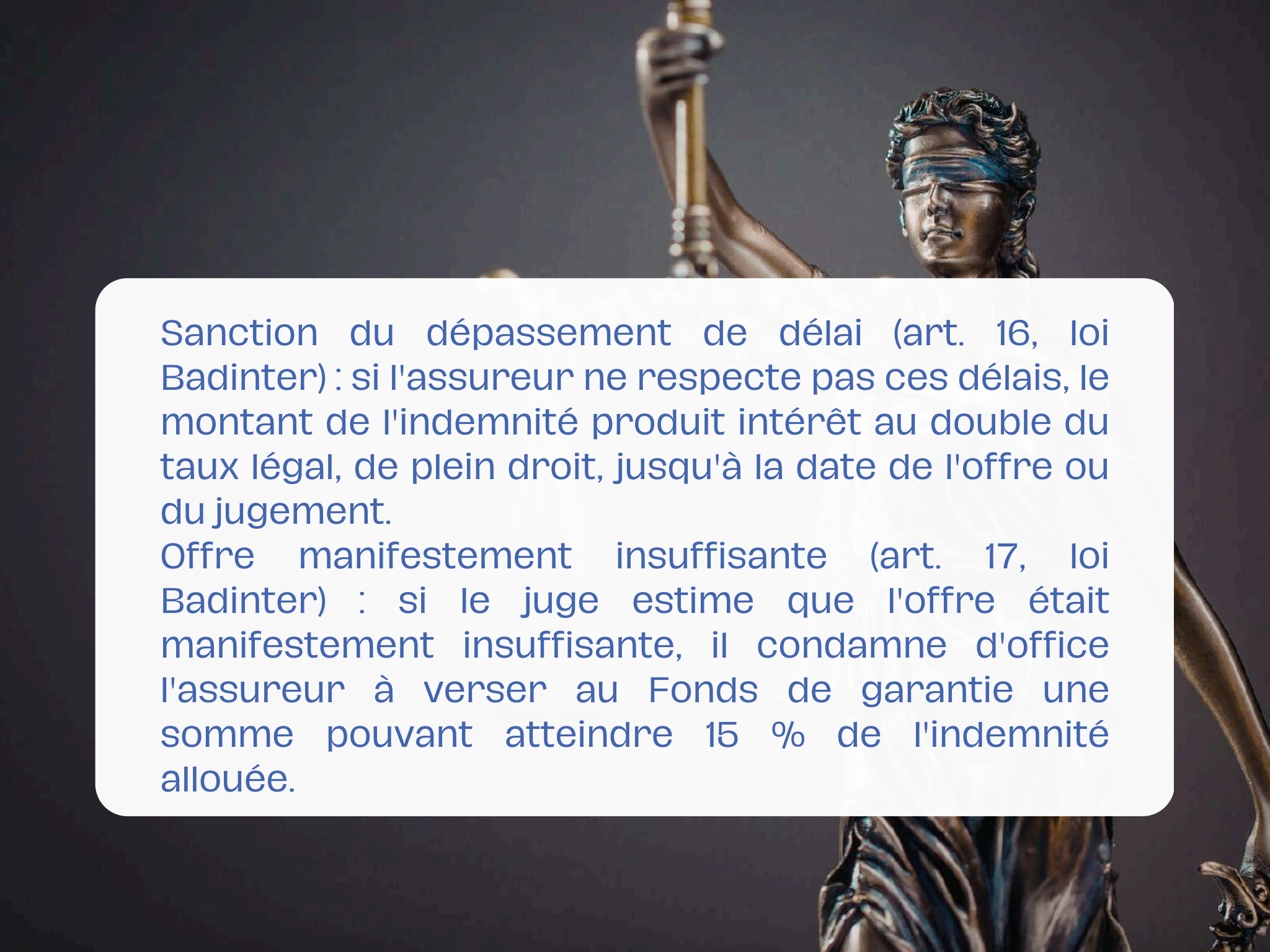
805 – La procédure d'indemnisation : voie amiable et voie judiciaire

a) La voie amiable :

L'article L211-9 du Code des assurances (en vigueur depuis le 2 août 2003) impose à l'assureur du responsable de présenter une offre d'indemnité motivée dans un délai de 3 mois à compter de la demande d'indemnisation, lorsque la responsabilité n'est pas contestée et que le dommage est entièrement quantifié.

Pour les atteintes à la personne : l'offre doit être faite dans un délai maximum de 8 mois à compter de l'accident (art. 12, loi Badinter). L'offre peut être provisionnelle si l'assureur n'a pas été informé de la consolidation dans les 3 mois. L'offre définitive doit alors intervenir dans les 5 mois suivant la consolidation.



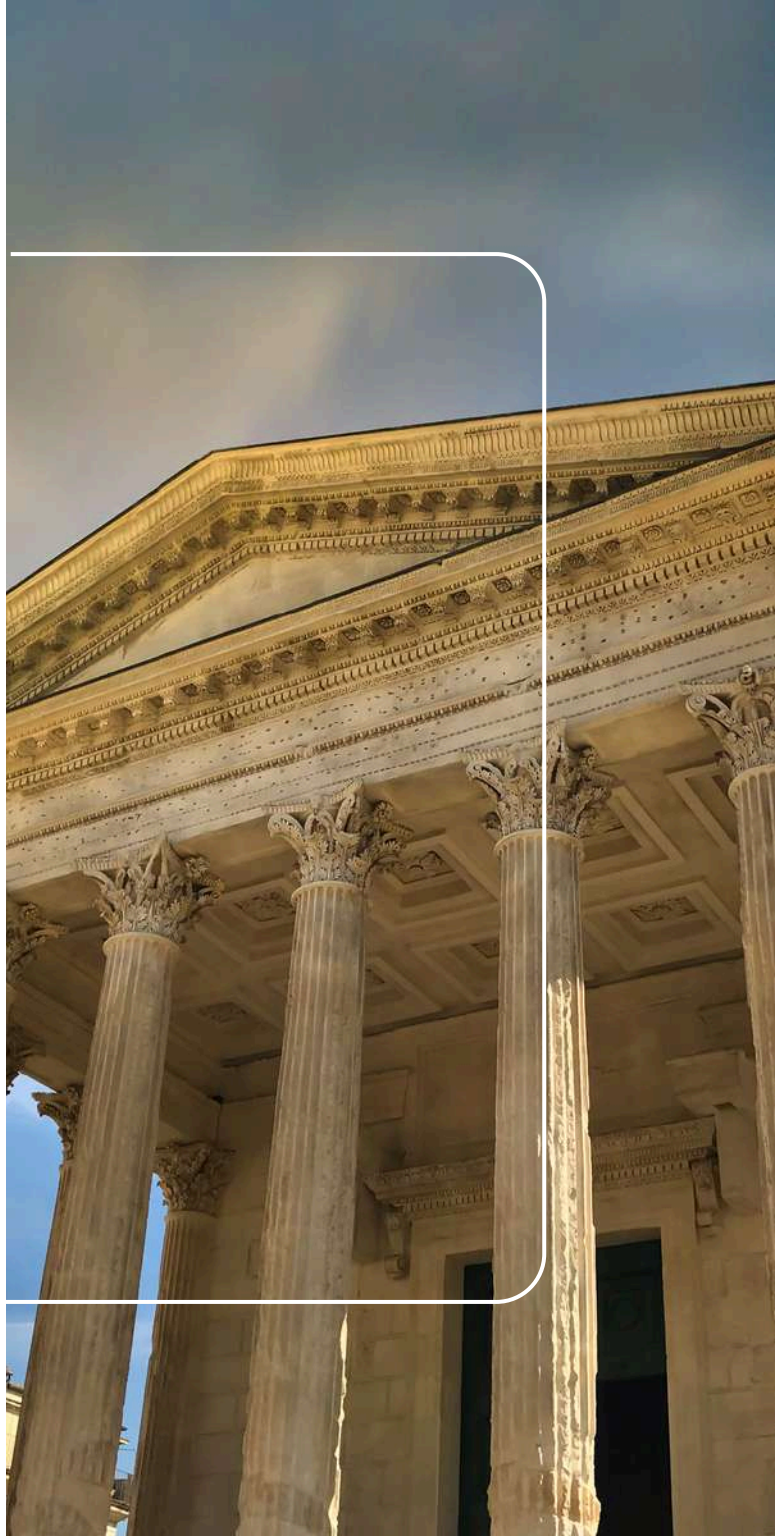


Sanction du dépassement de délai (art. 16, loi Badinter) : si l'assureur ne respecte pas ces délais, le montant de l'indemnité produit intérêt au double du taux légal, de plein droit, jusqu'à la date de l'offre ou du jugement.

Offre manifestement insuffisante (art. 17, loi Badinter) : si le juge estime que l'offre était manifestement insuffisante, il condamne d'office l'assureur à verser au Fonds de garantie une somme pouvant atteindre 15 % de l'indemnité allouée.

b) La voie judiciaire :

Si la victime refuse l'offre amiable ou si l'assureur conteste sa responsabilité, le litige est porté devant le tribunal judiciaire. Le juge désigne un médecin-expert judiciaire pour évaluer le préjudice corporel. La victime doit se faire assister d'un médecin-conseil de victimes lors de cette expertise pour défendre ses intérêts médicaux.



806 – Les dommages matériels : vélo et équipements

L'article 5 de la loi Badinter dispose que la faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis.

Contrairement aux préjudices corporels, la faute du cycliste peut donc être opposée à l'assureur pour réduire ou exclure l'indemnisation du vélo endommagé ou détruit, des équipements (casque, vêtements) et des accessoires transportés.

En l'absence de faute du cycliste, l'intégralité des dommages matériels doit être indemnisée par l'assureur du responsable.



807 – Le cycliste victime : dimenssion pénale
Attention – actualité législative majeure : la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025, entrée en vigueur le 11 juillet 2025, a profondément réformé le droit pénal routier. Elle crée de nouvelles infractions spécifiques aux accidents de la route, regroupées dans un chapitre dédié du Code pénal (chap. Ier ter, titre II, livre II), et aggrave les peines encourues. [NOUVEAU]

Le cycliste blessé ou tué est désormais mieux protégé pénalement. Le droit antérieur (homicide involontaire, blessures involontaires) est maintenu à titre général, mais les infractions spécifiquement routières relèvent désormais de ce nouveau régime.



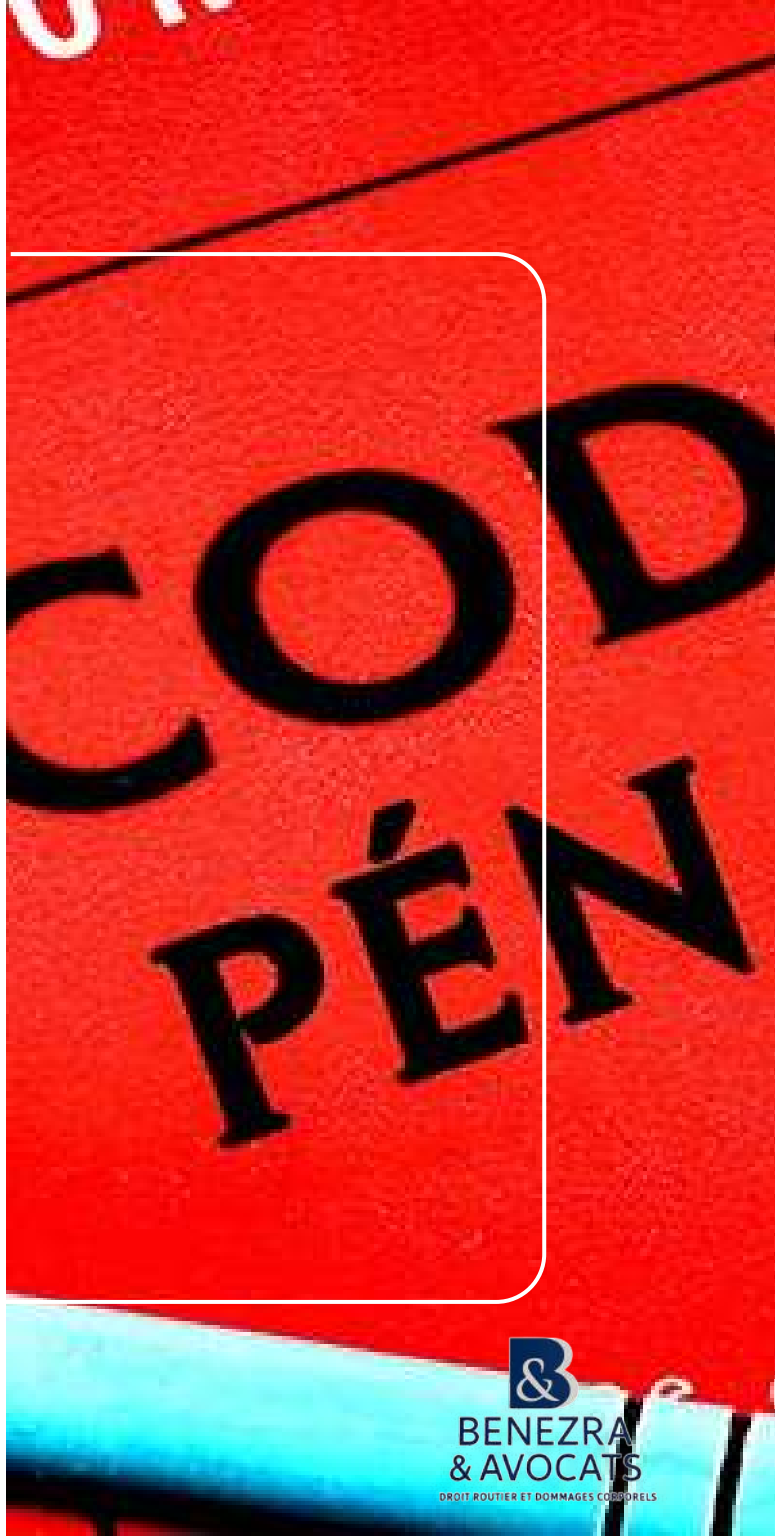


808 – Les infractions pénales de droit commun applicables à l'automobiliste fautif

1°Blessures involontaires (art. 222-19 du Code pénal, en vigueur depuis le 19 mai 2011) : le fait de causer une incapacité totale de travail (ITT) supérieure à 3 mois par maladresse, imprudence ou négligence est puni de 2 ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende. En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence : 3 ans et 45 000 €.

2°Blessures involontaires par conducteur de VTM – ITT ⩽ 3 mois (art. 222-20-1 du Code pénal, en vigueur depuis le 11 juillet 2025) : 2 ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende lorsque l'infraction est commise par un conducteur de VTM avec une violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence.

3°Homicide involontaire par conducteur de VTM (art. 221-6-1 du Code pénal, en vigueur depuis le 11 juillet 2025) : 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende lorsque l'imprudence est commise par un conducteur de VTM.



809 – Le nouveau régime des homicides et blessures routiers (loi du 9 juillet 2025)

Créé par la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025, le chapitre Ier ter du Code pénal instaure des infractions autonomes : [NOUVEAU]

a) L'homicide routier (art. 221-18 du Code pénal, en vigueur depuis le 11 juillet 2025) :

Lorsque le décès du cycliste est causé par un conducteur de VTM dans l'une des circonstances aggravantes ci-dessus, l'infraction est qualifiée d'homicide routier, punie de :

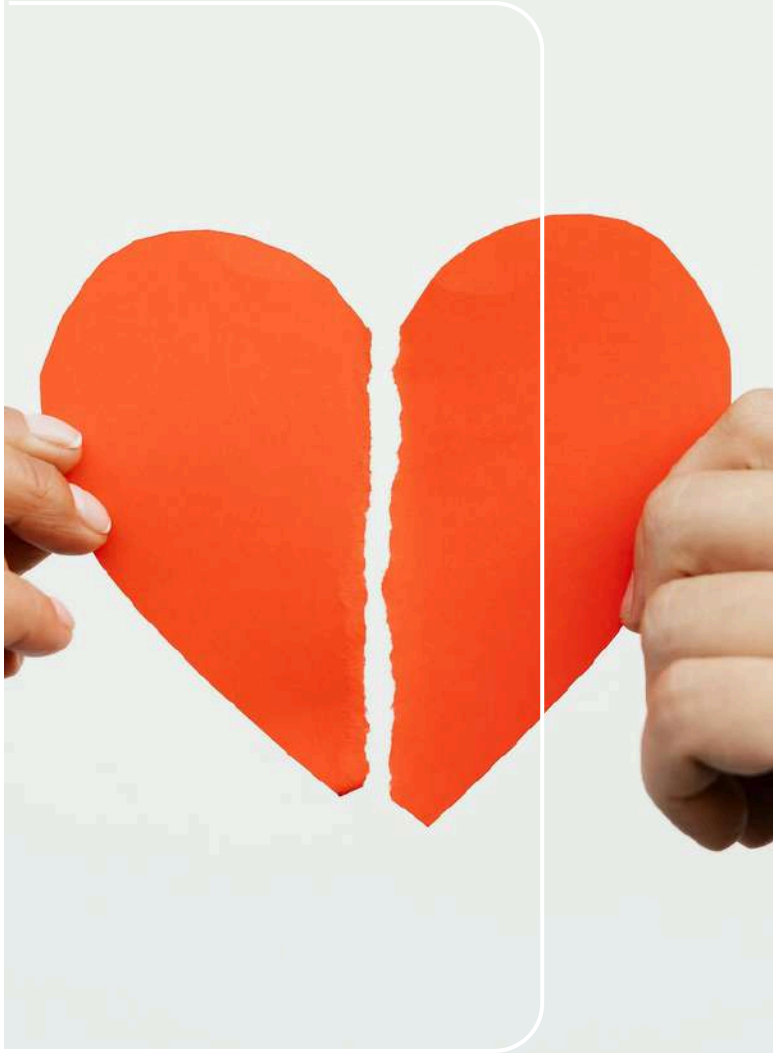
- 7 ans d'emprisonnement et 100 000 € d'amende dans le cas de base (une circonstance aggravante).
- 10 ans d'emprisonnement et 150 000 € d'amende en cas de circonstances aggravantes multiples ou de délit de fuite.
- 15 ans de réclusion criminelle si trois circonstances aggravantes ou plus sont réunies.

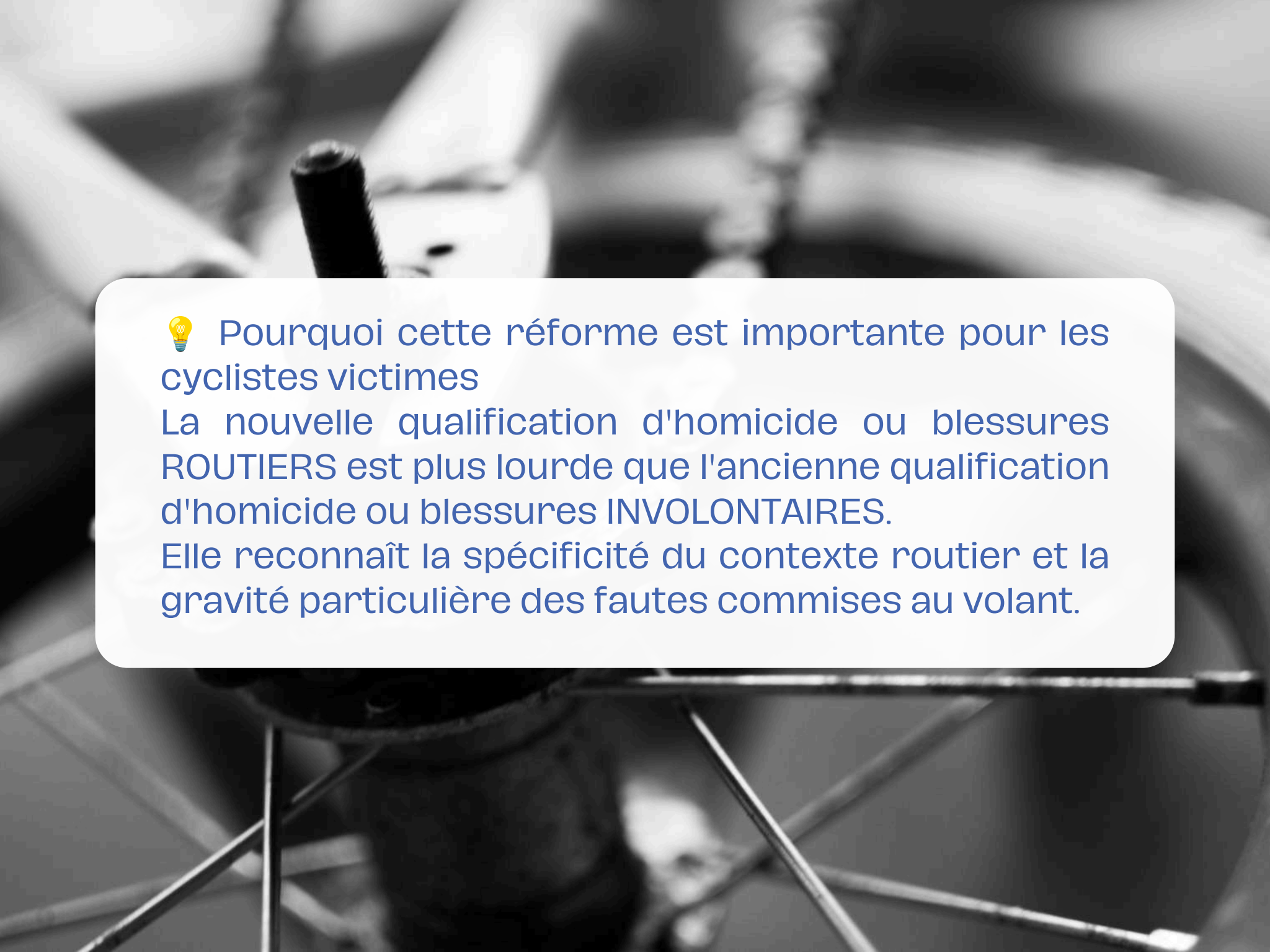
b) Les blessures routières ayant entraîné une **ITT > 3 mois** (art. 221-19 du Code pénal) :

5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende, dans les mêmes circonstances aggravantes.

c) **Les blessures routières** ayant entraîné une I**TT ⩽ 3 mois** (art. 221-20 du Code pénal) :

3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende.





💡 Pourquoi cette réforme est importante pour les cyclistes victimes

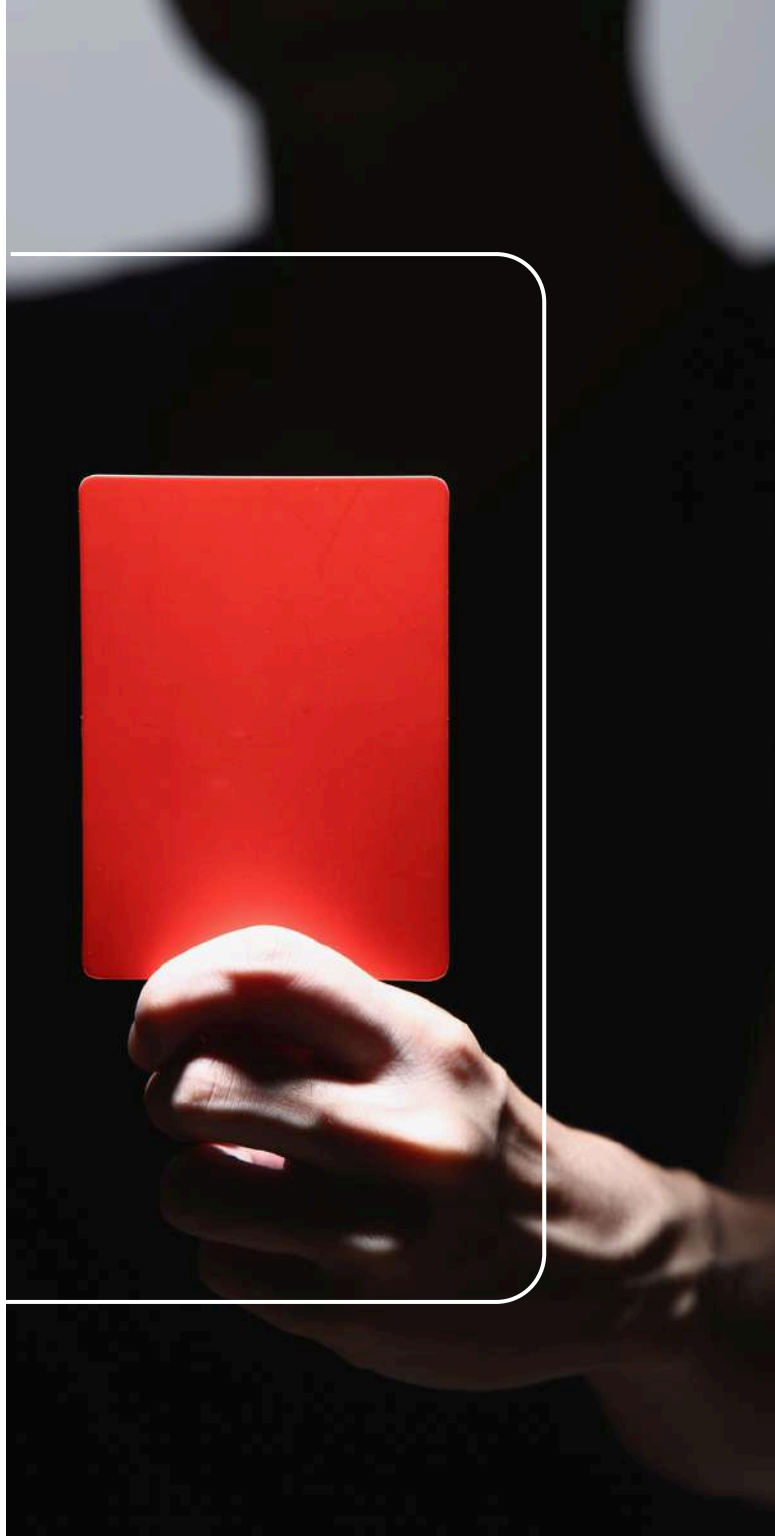
La nouvelle qualification d'homicide ou blessures ROUTIERS est plus lourde que l'ancienne qualification d'homicide ou blessures INVOLONTAIRES.

Elle reconnaît la spécificité du contexte routier et la gravité particulière des fautes commises au volant.

810 – Les peines complémentaires encourues par l'automobiliste fautif

L'article 221-21 du Code pénal (en vigueur depuis le 11 juillet 2025) prévoit les peines complémentaires suivantes pour les auteurs d'homicides ou blessures routiers :

- Suspension du permis de conduire pour une durée pouvant aller jusqu'à 10 ans.
- Annulation du permis de conduire avec interdiction d'en solliciter un nouveau pendant 10 ans au plus.
- Interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur pour une durée de 5 ans au plus.
- Obligation de porter un dispositif anti-démarrage par éthylotest électronique pendant 5 ans au plus.
- Interdiction d'exercer une activité professionnelle en lien avec la conduite.
- Obligation d'effectuer un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
- Confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.



811 – Les violences volontaires : quand l'acte devient intentionnel

Lorsqu'un conducteur utilise délibérément son véhicule comme arme pour percuter un cycliste, les faits ne relèvent plus du droit pénal routier mais des infractions de droit commun relatives aux violences volontaires :

Si le cycliste décède : l'infraction peut être qualifiée de violences volontaires ayant entraîné la mort sans intention de la donner, passibles de 20 ans de réclusion criminelle. Si l'intention de tuer est établie, la qualification meurtre (30 ans) ou assassinat (réclusion criminelle à perpétuité) peut s'appliquer.

Si le cycliste est blessé : les peines vont de 3 ans (violences avec ITT ⩽ 8 jours) à 15 ans de réclusion criminelle (violences ayant entraîné des blessures avec arme par destination).

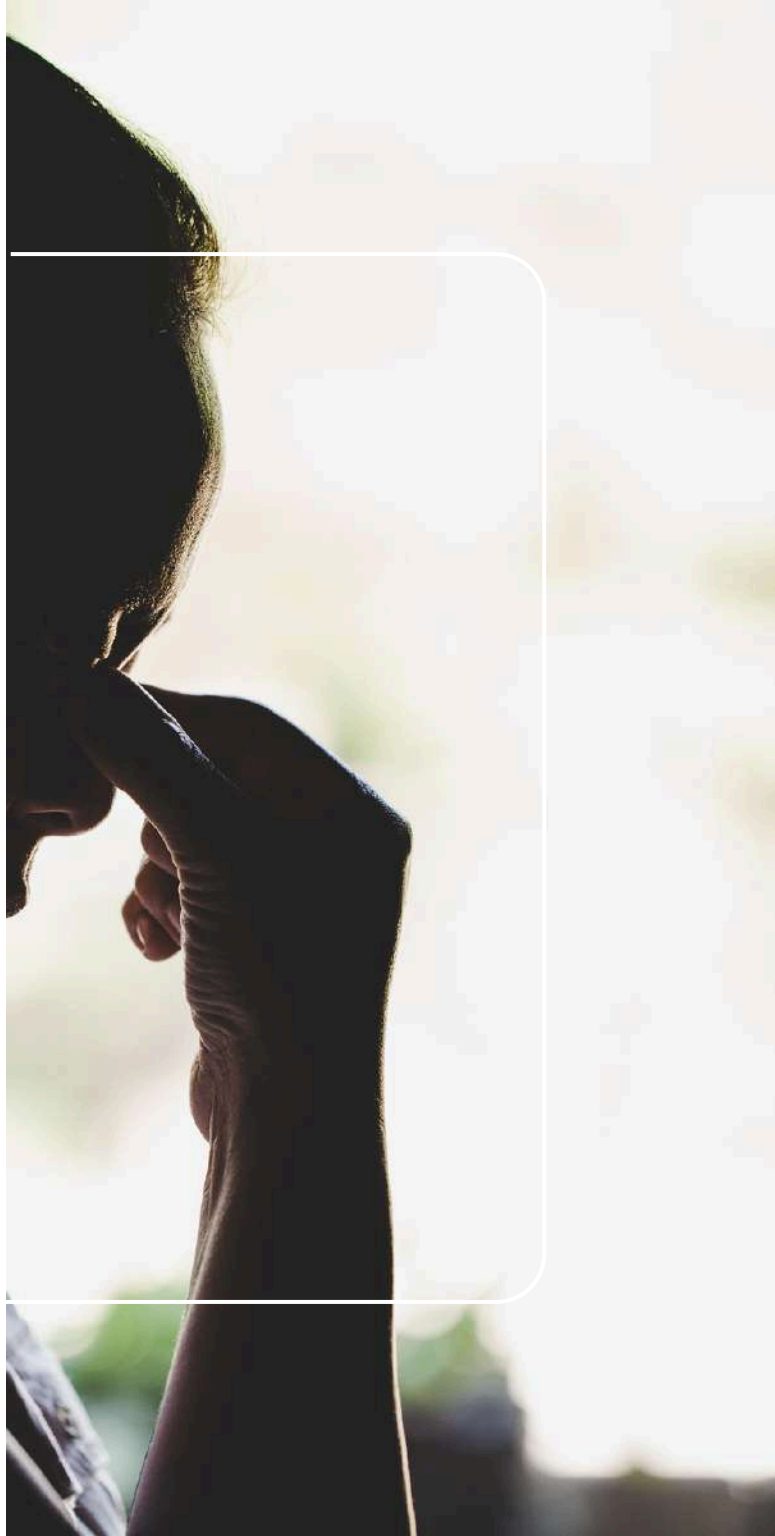


812 – Le rôle de la partie civile dans la procédure pénale

Le cycliste victime (ou ses proches en cas de décès) peut se constituer partie civile dans la procédure pénale engagée contre l'automobiliste responsable.
Cette constitution de partie civile présente plusieurs avantages :

- Elle permet de demander réparation de l'ensemble des préjudices devant le tribunal pénal, dans le même cadre que la poursuite pénale.
- Elle permet d'obtenir une provision (avance sur indemnisation) dès le stade de l'instruction.
- Elle permet d'accéder au dossier pénal et de suivre l'avancement de l'enquête.

La constitution de partie civile n'est pas exclusive de l'action civile en indemnisation devant le tribunal judiciaire. Les deux procédures peuvent se combiner, notamment lorsque le montant des préjudices est élevé et nécessite une expertise médicale approfondie.



























Avec le soutien de :









MERCI AU SOUTIEN DE NOS PARTENAIRES

MON VÉLO EST UNE VIE

Partageons la route en toute sécurité

www.monveloestunevie.org

www.benezra.fr

BENEZRA
& AVOCATS

DROIT R MMAGES CORPOREL



