

**DIRECTION
DE LA
COMPTABILITÉ PUBLIQUE**

**Sous-direction C
BUREAU C3**

INSTRUCTION N° 87-47-B1

du 3 avril 1987

NOR : BUD R 87 00051 J

(Texte publié au Bulletin officiel de la Comptabilité publique)

Cette instruction a été modifiée par les instructions suivantes :

n° du

n° du

n° du

n° du

Cette instruction a été abrogée par l'instruction :

n° du

**MISE EN JEU DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT
POUR DES SINISTRES MATÉRIELS**

ANALYSE

*Modifications de certaines dispositions de la convention signée le 24 novembre 1980
entre l'État et les principaux groupements professionnels d'entreprises d'assurances*

DOCUMENT À ANNOTER

Instruction n° 81-75-B1 du 20 mai 1981

Un arrêté du 3 décembre 1985, ci-joint, en annexe n° 1, a approuvé un avenant à la convention de règlement des dommages matériels résultant de collisions entre des véhicules non assurés appartenant à l'État et des véhicules assurés, portant modification du champ d'application et le mode d'évaluation de dommages.

Conformément aux possibilités offertes par les dispositions de l'article 6 de la convention, le barème de responsabilité a été modifié à la date du 1^{er} novembre 1986, ainsi que la fiche de présentation de recours des assureurs. Ces documents sont joints en annexes n°s 2 et 3.

En ce qui concerne le barème, un cas supplémentaire, qui porte le n° 17, a été ajouté. En outre, le champ d'application du cas n° 50 a été élargi. Enfin, la rédaction des commentaires relatifs à l'application des différents cas du barème a été modifiée dans un souci de clarté et de précision.

Quant à la fiche de présentation de recours des assureurs, elle a fait l'objet d'une modification de forme.

Il a été convenu que ces nouvelles dispositions s'appliqueraient à tous les accidents survenus postérieurement au 31 octobre 1986.

Il est enfin précisé que ces nouvelles dispositions ne remettent pas en cause la liste des pièces justificatives qui doivent être produites à l'appui des dossiers de mandatement.

*Le directeur de la Comptabilité publique,
Pour le directeur de la Comptabilité publique :
Le sous-directeur, chargé de la sous-direction « C »,
J.-J. FRANÇOIS.*

DIFFUSION
CS1
1

DESTINATAIRES POUR APPLICATION

ACT	RGP	PGT	TPGR	TPG	TGE	BA	IP	SIA	DP
-----	-----	-----	------	-----	-----	----	----	-----	----

à l'Instruction n° 87-47-B1

du 3 avril 1987

ARRÊTÉ DU 3 DÉCEMBRE 1985

portant approbation d'un avenant à la convention conclue entre l'État et les organisations professionnelles des entreprises d'assurances en ce qui concerne le règlement des dommages matériels résultant de collisions entre des véhicules non assurés appartenant à l'État et des véhicules assurés.

(Publié au *J.O.* du 22 décembre 1985, p. 15011 et 15012)

LE MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU BUDGET ET LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUPRÈS DU MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU BUDGET, CHARGÉ DU BUDGET ET DE LA CONSOMMATION,

Vu le décret n° 78-411 du 17 mars 1978 autorisant le ministre délégué à l'Économie et aux Finances à conclure avec les organisations professionnelles des entreprises d'assurances des conventions pour le règlement des dommages résultant de collision entre véhicules automobiles;

Vu le décret n° 81-632 du 28 mai 1981 fixant les attributions du ministre de l'Économie et des Finances;

Vu le décret n° 84-1119 du 14 décembre 1984 relatif aux attributions du secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie, des Finances et du Budget, chargé du Budget et de la Consommation;

Vu l'arrêté du 17 décembre 1980 portant approbation de la convention de règlement des dommages matériels résultant de collisions entre les véhicules non assurés appartenant à l'État et des véhicules assurés,

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. — Est approuvé l'avenant dont le texte est joint en annexe, conclu entre l'État et les organisations professionnelles des entreprises d'assurances, en vue de modifier la convention de règlement des dommages résultant de collisions entre des véhicules non assurés appartenant à l'État et des véhicules assurés du 24 décembre 1980.

ART. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1985.

Le ministre de l'Économie, des Finances et du Budget,
Pierre BÉRÉGOVOY.

*Le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie,
des Finances et du Budget, chargé du Budget
et de la Consommation,*

Henri EMMANUELLI.

ANNEXE

**Avenant à la convention de règlement des dommages matériels résultant de collisions
entre des véhicules non assurés appartenant à l'État et des véhicules assurés du 24 novembre 1980**

I. L'article 1^{er} est modifié comme suit :

« Article 1^{er}

« *Champ d'application de la convention*

« A. Entrent dans le champ d'application de la présente convention les accidents qui répondent aux conditions suivantes :

« a. L'accident doit résulter d'une collision survenue entre des véhicules terrestres à moteur sur le territoire de la France métropolitaine, d'Andorre ou de Monaco;

« b. L'accident ne doit pas intéresser plus de deux véhicules;

- « c. Les deux véhicules doivent être identifiés;
- « d. L'accident doit n'avoir entraîné que des dommages matériels à l'exclusion de toute lésion corporelle;
- « e. Le montant des dommages matériels ne doit pas dépasser 20.000 F, T.V.A. non comprise, pour un même véhicule.

« B. La présente convention concerne :

« a. Les véhicules faisant l'objet, en application de l'article L. 211-1 du Code des assurances, d'une assurance de responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurance portée sur la liste mentionnée au préambule;

« b. Les véhicules non assurés immatriculés, dans les conditions prévues au règlement d'application pratique, pour le compte d'une des administrations portées sur la liste mentionnée au préambule et conduits par des agents de l'État en service.

« Toutefois, sont exclus :

« Les véhicules de transport en commun de plus de huit places, à l'exception des fourgonnettes de l'Administration pénitentiaire à usage mixte appartenant à la catégorie des véhicules de moins de 3,5 tonnes, quelle que soit leur utilisation au moment de l'accident;

« Les véhicules bénéficiant de la priorité de passage conformément aux articles R. 21-2 et R. 28 du Code de la route. »

II. L'article 3 est modifié comme suit :

« Article 3

« *Évaluation des dommages*

« Les dommages subis par le véhicule assuré sont évalués à la diligence de la société qui le garantit en responsabilité civile.

« L'expert détermine :

« — le montant des dommages imputables à l'accident;

« — la durée d'immobilisation.

« L'Administration s'engage à ne pas contester l'évaluation des dommages constatés par les experts lorsqu'elle ne dépasse pas 20.000 F, T.V.A. non comprise. Elle accepte la facture ou le devis à titre de justification des dommages inférieurs à 600 F, hors T.V.A.

« L'état des experts auxquels les sociétés sont tenues de faire appel est annexé à la présente convention. Les mises à jour sont communiquées au service juridique et de l'agence judiciaire du Trésor par l'association générale des sociétés d'assurances contre les accidents.

« Les frais d'expertise restent à la charge de la société qui les a exposés.

« Les dommages subis par le véhicule non assuré sont évalués à la diligence de l'Administration à laquelle celui-ci est affecté.

« Les sociétés d'assurance s'engagent ne pas contester l'évaluation ainsi faite lorsqu'elle ne dépasse pas 20.000 F, T.V.A. non comprise.

« Les frais d'expertise et/ou d'évaluation restent à la charge de l'Administration qui les a exposés. »

III. Date d'entrée en vigueur : ces modifications s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 1986.

Fait à Paris, le 3 décembre 1985.

Le ministre de l'Économie et des Finances,
Pierre BÉRÉGOVOY.

Le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie,
des Finances et du Budget, chargé du Budget
et de la Consommation,

Henri EMMANUELLI.

1er NOVEMBRE 1986

BAREME DE RESPONSABILITE



**VEHICULES EN CIRCULATION
DANS LE MEME SENS
SUR LA MEME CHAUSSEE**



**VEHICULES EN CIRCULATION
EN SENS INVERSE**



**VEHICULES PROVENANT
DE DEUX CHAUSSEES DIFFERENTES**
leurs directions devant se couper ou se rejoindre



**VEHICULES
EN STATIONNEMENT**



**CAS
SPECIAUX**

BAREME DE RESPONSABILITE



**VEHICULES EN CIRCULATION
DANS LE MEME SENS
SUR LA MEME CHAUSSEE**



Véhicules X et Y sur une même file (X heurté sur sa partie arrière)

10	Véhicules X et Y suivant la même direction.				0	1
11	Véhicule X virant dans une chaussée latérale.				0	1
12	Véhicule X prenant un stationnement en marche avant ou s'engageant dans une aire de stationnement, un lieu non ouvert à la circulation publique, un chemin de terre.				1/4	3/4

Véhicules X et Y sur deux files différentes

13	Véhicules X et Y ne changeant pas de file. Véhicules X et Y circulant.				1/2	1/2
14	Véhicules X et Y ne changeant pas de file. Véhicule X arrêté.				0	1
15	Véhicule Y changeant de file.				0	1
17	Véhicule Y virant à gauche dans une chaussée latérale. Véhicule X le dépassant.				1/2	1/2

Véhicule Y quittant un stationnement

16	Véhicule Y quittant un stationnement.				0	1
----	---------------------------------------	--	--	--	---	---



**VEHICULES EN CIRCULATION
EN SENS INVERSE**

20	Véhicule Y empiétant sur l'axe médian ou le dépassant (même pour emprunter une chaussée à gauche). Véhicule X circulant dans son couloir de marche.				0	1
21	Véhicules X et Y empiétant l'un et l'autre sur l'axe médian ou dont la position sur la chaussée par rapport à cet axe ne peut être déterminée.				1/2	1/2



**VEHICULES PROVENANT
DE DEUX CHAUSSEES DIFFERENTES**

leurs directions devant se couper ou se rejoindre

30	Véhicule X prioritaire de droite circulant dans son couloir de marche.				0	1
31	Véhicule X prioritaire de droite circulant sur une chaussée à double sens et empiétant sur l'axe médian ou le dépassant lorsque cet axe n'est pas constitué par une ligne continue. Véhicule Y circulant dans son couloir de marche.				1/4	3/4



VEHICULES EN STATIONNEMENT

PART DE RESPON- SABILITE	
X	Y

40	Véhicule X en stationnement régulier.	0	1
41	Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) en agglomération le long d'un trottoir.	0	1
42	Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) en agglomération dans les cas autres que celui prévu au n° 41.	1/4	3/4
43	Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) hors agglomération.	1/2	1/2



CAS SPECIAUX

50	<p>Véhicule Y ne respectant pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un barrage de police • une signalisation de priorité (balise, signalisation au sol, STOP) • un feu de signalisation • un panneau de sens interdit • un panneau d'interdiction de dépasser • un panneau d'interdiction de virer à droite ou à gauche • une ligne continue. • une signalisation au sol, notamment des flèches directionnelles • ou circulant sur un trottoir interdit aux véhicules 	0	1
51	Véhicule Y virant à une flèche orange clignotante, véhicule X passant au feu vert.	0	1
52	Véhicule Y circulant en marche arrière ou effectuant un demi-tour.	0	1
53	Véhicule Y sortant d'une aire de stationnement, d'un lieu non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre.	0	1
54	Ouverture d'une portière droite ou gauche du véhicule Y. Choc sur la portière.	0	1

DEFINITIONS

Chaussée :

Partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules.

File de véhicules :

Succession de véhicules (deux ou plus) placés l'un derrière l'autre ; sont réputés dans la même file les véhicules se trouvant, même partiellement, dans le prolongement l'un de l'autre.

Changement de file :

Manœuvre par laquelle un véhicule quitte sa file pour prendre celle de l'autre véhicule.

Est assimilé à un changement de file tout écart d'un véhicule perturbant la circulation de l'autre véhicule.

Axe médian :

- la ligne continue ;
- le milieu de la chaussée ou de la partie de la chaussée laissée disponible par une file de véhicules en stationnement ou des travaux lorsqu'il n'y a pas de ligne continue.

Aire de stationnement :

Emplacement utilisé pour le stationnement des véhicules. Sont assimilées à une aire de stationnement les chaussées secondaires ne débouchant pas de plain-pied sur la voie principale, ainsi que les cours de gares.

Lieu non ouvert à la circulation publique

- lieu devant lequel est apposé un panneau interdisant la circulation à tous véhicules ;
- accès à une propriété privée, lorsqu'il dessert exclusivement cette propriété et ne fait pas partie de la voirie communale, départementale ou nationale ;
- lieu comportant un panneau restreignant la circulation à une catégorie déterminée de personnes : riverains ou autres ;
- lieu interdit, soit par une chaîne, soit par une barrière quelconque.

Chemin de terre :

Toute chaussée réunissant à la fois les trois conditions ci-après :

- ne pas être présignalée par un panneau réglementaire ;
- ne comporter aucun revêtement (par empierrement, pavage, goudronnage, bitumage) ;
- ne pas faire partie de la voirie communale, départementale ou nationale.

Partie arrière du véhicule :

Partie du véhicule située derrière les roues arrières.

Lieu de survenance de l'accident

Le barème est applicable aux accidents survenus sur toutes voies, ouvertes ou non à la circulation publique et dans tout autre lieu (parking, aire de stationnement, trottoir, etc...).

Véhicules en circulation dans le même sens sur la même chaussée

Observation préliminaire : circulation sur une ou deux files.

La circulation sur une même file implique un choc arrière pour le véhicule X. Il en résulte que :

● Le point de choc à l'arrière de X constitue une condition nécessaire à l'application des cas 10 à 12, c'est-à-dire que ces cas ne peuvent être retenus si le point de choc est situé ailleurs qu'à l'arrière.

La condition de choc arrière n'est cependant pas suffisante pour démontrer la circulation sur une seule file car elle peut être également la conséquence d'un brusque changement de file du véhicule qui précède l'autre.

En cas de contestation par Y mais seulement dans ce cas, X qui soutient la circulation sur une seule file ne peut se contenter d'invoquer le point de choc, il doit en outre s'appuyer sur d'autres éléments de preuve (case cochée du constat, observations, croquis, etc...).

À défaut de preuve, la circulation est réputée s'effectuer sur deux files. Il convient alors d'appliquer les cas 13, 14, 15 ou 17.

● Le point de choc latéral sur le véhicule X constitue une preuve suffisante de la circulation sur deux files, nonobstant toutes indications contraires.

Véhicule X et Y sur une même file (X heurté sur sa partie arrière).

● Cas 10.

Ce cas s'applique lorsque le choc a lieu « avant » du véhicule Y contrepartie arrière du véhicule X.

Il s'applique également, dès lors que les véhicules circulaient sur la même file, en cas de choc partie latérale de Y contrepartie arrière de X (par exemple dérapage ou manœuvre de Y).

Si la manœuvre de recul du véhicule X est invoquée :

- on applique le cas 52 si le recul est prouvé;
- on applique le cas 10 s'il est prouvé que le véhicule X ne reculait pas;
- on applique un partage de responsabilité par moitié en l'absence de preuve.

● Cas 11.

Ce cas s'applique s'il est établi que X, qui vire à droite ou à gauche pour emprunter une chaussée latérale, circule bien sur la même file que Y. Si la preuve n'en est pas établie, on applique les cas 15 ou 17 à l'encontre de X.

Lorsque le véhicule X s'engage dans un lieu privé et que les moyens de preuve admis par la convention ne permettent pas de déterminer si ce lieu était ouvert ou non à la circulation publique selon la définition donnée dans le barème, on considérera le lieu privé comme ouvert à la circulation publique sauf si la case 5 du constat amiable a été cochée.

● Cas 12.

Le cas 12 s'applique lorsque X prend un stationnement en marche avant sur la droite ou la gauche de la chaussée ou s'engage à droite ou à gauche dans une aire de stationnement, un lieu non ouvert à la circulation publique, un chemin de terre.

Là encore, la preuve doit être établie que X et Y circulaient dans le même sens et sur la même file. À défaut, on appliquera l'un des cas 13 à 15 à l'encontre de X.

Il convient en outre de démontrer par les moyens de preuve conventionnels que le lieu où s'engage X est bien l'un de ceux énumérés par ce cas de barème ou tout autre lieu assimilable, tels que station-service, accotements, etc.

Règle commune aux cas 11 et 12.

S'il est prouvé que X enfreint une interdiction de tourner à gauche ou à droite (panneaux d'interdiction, flèches directionnelles, ligne continue) ou bien qu'il s'engage dans un sens interdit, la responsabilité est partagée par moitié.

Véhicules sur deux files différentes.

Le changement de file ne peut se déduire de l'emplacement des points de choc. Il doit être prouvé par l'un des moyens de preuve recevable.

● Cas 13.

Il suffit pour appliquer ce cas que les véhicules circulent sur deux files, sans qu'il soit possible de prouver le changement de file de l'un ou l'autre.

Le cas 13 s'applique notamment en cas de dépassement.

Toutefois s'il est démontré que l'un des véhicules n'a pas respecté un panneau d'interdiction de dépasser ou une ligne continue, on fera à son encontre application du cas 50.

● Cas 14.

Pour que ce cas s'applique, il faut que soient réunies les trois conditions suivantes :

- les véhicules X et Y sont sur deux files différentes;
- aucun d'eux ne change de file;
- le véhicule X est arrêté.

Si l'une de ces conditions fait défaut, le cas 14 n'est pas applicable. Il en sera par exemple ainsi lorsque le véhicule X est arrêté au cours d'une manœuvre de déboîtement : dans une telle hypothèse, on fera application à son encontre des cas 15 ou 16 selon les circonstances.

● Cas 15.

Ce cas s'applique lorsque X et Y circulant sur deux files différentes, Y change de file.

La preuve du changement de file doit toujours être rapportée. À défaut de cette preuve, on doit appliquer le cas 13 ou 14.

Le cas 15 est retenu dans les circonstances suivantes :

- Y change de file pour prendre un stationnement en marche avant, ou pour s'engager dans l'un des lieux mentionnés au cas 12;
- Y vire à droite pour s'engager dans une chaussée latérale, coupant la route à X;
- Y vire à gauche pour s'engager dans une chaussée latérale, coupant la route à X.
Toutefois si X effectuait le dépassement de Y, on se reportera aux dispositions du cas 17;
- Y est heurté à l'arrière alors qu'il changeait de direction et que la circulation *initiale* des deux véhicules sur la même file n'est pas prouvée.

Dans toutes les hypothèses envisagées, X ne peut pas se prévaloir du changement de file de Y si lui-même n'a pas respecté un panneau d'interdiction de dépasser une ligne continue ou des flèches directionnelles. Dans ces circonstances le cas 50 s'applique à son encontre.

Si X circule dans un couloir réservé à certaines catégories de véhicules (bus, taxis...) sans appartenir à l'une de ces catégories, la responsabilité est partagée par moitié.

La piste cyclable étant considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, on doit appliquer le cas 15 lorsque le cyclomoteur quitte ou aborde la piste.

● Cas 17.

Véhicule Y virant à gauche dans une chaussée latérale.

Véhicule X le dépassant.

Le cas 17 s'applique lorsque Y vire à gauche pour s'engager dans une chaussée latérale et entre en collision avec X qui en effectue le dépassement.

Les conditions d'application du cas 17 sont les suivantes :

- circulation sur deux files.
S'il est prouvé que Y, heurté à l'arrière, circulait sur la même file que X, on retient le cas 11;
- changement de file de Y prouvé.
À défaut, on retient le cas 13;
- manœuvre de dépassement de X, cette manœuvre présumant l'empiètement ou le franchissement de l'axe médian.

Si X prouve l'absence d'empiètement ou de franchissement, on retient le cas 15.

Exceptions à la règle du cas 17.

Si la chaussée où circulent X et Y est en sens unique, ou est protégée par une signalisation de priorité (balise, signalisation au sol, STOP), ou par des feux de signalisation, le dépassement par X n'étant pas prohibé, on retiendra le cas 15 à l'encontre de Y.

Le cas 50 s'applique à l'encontre de X s'il ne respecte pas un panneau d'interdiction de dépasser ou une ligne continue, et à l'encontre de Y s'il a enfreint une interdiction de tourner à gauche (panneaux d'interdiction, flèches directionnelles).

Véhicules quittant un stationnement.

● Cas 16.

Ce cas s'applique à l'encontre de Y, quittant un stationnement, alors même qu'il serait arrêté lors du choc.

Ce cas ne s'applique pas lorsque le véhicule Y quitte un stationnement dans son sens de circulation et entre en collision avec X qui circule en sens inverse; dans cette hypothèse, faire application du cas 20 et 21.

Véhicules en circulation en sens inverse

● Cas 20.

Ce cas s'applique si l'empiètement sur l'axe médian ou le dépassement de cet axe est prouvé.

Le déport à gauche, s'il est prouvé, équivaut à la preuve de l'empiètement.

En revanche, la seule mention d'un dérapage est insuffisante pour constituer cette preuve, à défaut d'autre élément.

S'il est prouvé qu'un véhicule n'empiète pas, on tient pour vrai l'empiètement de l'autre.

Cette preuve peut résulter d'une mention — non contredite — portée dans la rubrique « Observations » du constat amiable telle que « tenait sa droite » ou « roulait sur la partie droite de la chaussée », etc.

Pour l'application du barème, on veillera à ne pas confondre le cas 20 — 3^e figure — (sens inverse) et le cas 30 (priorité) lorsque l'un des deux véhicules circulant en sens inverse coupe, pour prendre une voie située à gauche, la direction suivie par l'autre véhicule. Dans les accidents de cette nature, le cas 30 n'est pas applicable.

Y qui vire à gauche est présumé empiéter sur l'axe médian et le cas 20 est applicable à son encontre.

Toutefois, si Y apporte la preuve qu'il n'a pas empiété sur l'axe médian, on devra appliquer le cas 20 à son bénéfice. Il ne doit y avoir aucune assimilation avec le cas 31.

● Cas 21.

Ce cas s'applique :

- lorsqu'il est prouvé que les véhicules empiètent l'un et l'autre sur l'axe médian;
- ou lorsque la position de l'un et de l'autre est ignorée par rapport à cet axe.

Véhicules provenant de deux chaussées différentes (leurs directions devant se couper ou se rejoindre)

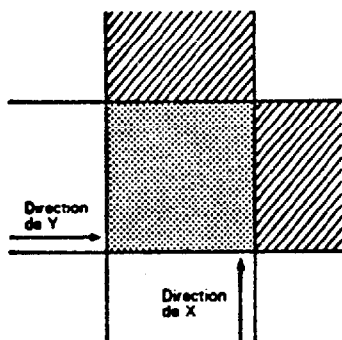
Les cas 30 et 31 s'appliquent exclusivement aux accidents survenant :

- dans les carrefours ou intersections;
- dans la zone de ces carrefours ou intersection. On considère que l'accident survient dans la zone de carrefour dès lors qu'il résulte des éléments de preuve que les véhicules proviennent bien de chaussées différentes et que leurs directions doivent se couper ou se rejoindre, alors même que la collision se produit *au-delà* du croisement proprement dit des chaussées;

En revanche, s'il est prouvé que la collision survient en-deçà du croisement proprement dit des chaussées, on applique le cas 20 ou 21.

Les cas 30 et 31 ne s'appliquent pas :

- dans les carrefours ou intersections réglés par des feux tricolores, sauf lorsque ces feux fonctionnent en feux orange clignotants;
- dans les carrefours ou intersections protégés par une signalisation particulière : balise, signal STOP, priorité à gauche sur les places à sens giratoire.



Légende :

• Avant le carrefour (cas 20 et 21)	
• Dans le carrefour (cas 30 et 31)	
• Zone de carrefour (cas 30 et 31)	

● Cas 30.

Le véhicule X bénéficie de la priorité de droite et circule dans son couloir de marche : Y supporte alors la totalité de la responsabilité.

● Cas 31.

Ce cas s'applique lorsque le véhicule X prioritaire de droite circule sur une chaussée à double sens et empiète sur l'axe médian ou le dépasse.

Si l'axe médian est constitué par une ligne continue, le règlement des dommages est effectué sur la base d'un partage de responsabilité par moitié compte tenu de la faute commise par le conducteur du véhicule prioritaire qui n'a pas respecté cette signalisation.

S'il est prouvé que X empiète sur l'axe médian, mais que Y ne circule pas lui-même dans son couloir de marche, il faut appliquer le cas 30 à l'encontre du véhicule Y.

Si X et Y circulent l'un et l'autre sur une chaussée à sens unique, ils sont toujours considérés comme circulant dans leur couloir de marche. Il faut alors appliquer le cas 30.

Véhicules en stationnement ou à l'arrêt

Pour l'application des cas 40 à 43, il faut entendre :

— par « véhicule à l'arrêt » l'immobilisation momentanée du véhicule durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personne, le chargement ou le déchargement d'objets, le conducteur restant aux commandes du véhicule ou à proximité, pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

On veillera à ne pas assimiler au « véhicule à l'arrêt » le « véhicule arrêté » c'est-à-dire le véhicule immobilisé pour un motif tiré des conditions mêmes de la circulation (cf. à titre d'exemples les figurines du cas 14) ;

— par « véhicule en stationnement » l'immobilisation du véhicule hors les circonstances caractérisant le véhicule à l'arrêt ou le véhicule arrêté.

● Cas 40.

Ce cas s'applique également, par assimilation, lorsque le véhicule X est à l'arrêt régulier.

● Cas 41.

Le caractère irrégulier du stationnement (ou de l'arrêt) n'est pas pris en compte en agglomération lorsque le véhicule X se trouve le long d'un trottoir, qu'il soit ou non partie sur la chaussée et partie sur le trottoir.

● Cas 42.

Ce cas est à retenir dans toutes les hypothèses de stationnement irrégulier (ou d'arrêt irrégulier) en agglomération autres que celle prévue par le cas 41 (par exemple stationnement ou arrêt en double file).

Toutefois le cas 40 sera appliqué lorsqu'il s'agira d'un véhicule en panne régulièrement signalé.

● Cas 43.

Ce cas est à retenir dans les hypothèses de stationnement irrégulier (ou d'arrêt irrégulier) hors agglomération ainsi que, par assimilation, sur des autoroutes ou voies expressives situées en agglomération. Le caractère irrégulier du stationnement doit être établi par les moyens de preuve admis par la convention.

Hors agglomération, les véhicules devant stationner « autant que possible » sur le bas côté de la chaussée, il appartient à Y de prouver que le stationnement de X sur le bas côté était possible. À défaut de preuve on applique le cas 40.

Le cas 43 ne s'applique pas aux véhicules stationnés sur les bandes d'arrêt d'urgence ou, lorsqu'ils sont régulièrement signalés, aux véhicules en panne. Dans ces hypothèses, faire application du cas 40.

Cas spéciaux

● Cas 50.

Ce cas énumère diverses interdictions.

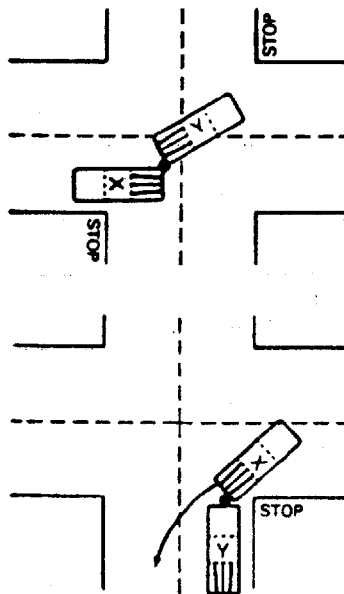
PARTICULARITÉS.

Feux de signalisation.

Si X et Y affirment tout deux être passé au vert, ou si aucun élément d'information ne permet de préciser la couleur des feux, on partage la responsabilité par moitié.

Si Y, respectant un feu de signalisation, et se trouvant arrêté sans avoir abordé le carrefour, est heurté par X, il sera fait par assimilation, application des cas 20 ou 21 et non du cas 50.

Si Y arrêté dans le carrefour après s'y être engagé au feu vert, est heurté par X passant lui-même au feu vert, la responsabilité est également partagée par moitié.



Balise de priorité, STOP.

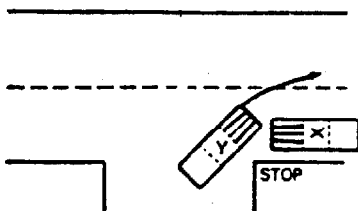
X et Y circulant en sens inverse.

Si X et Y circulant en sens inverse se heurtent dans un carrefour après avoir l'un et l'autre franchi une balise de priorité ou un signal STOP, on applique le cas 20 ou 21 en fonction de la position des véhicules sur l'axe médian. Toutefois, si dans les mêmes circonstances, l'un des deux véhicules a marqué un arrêt au STOP, le cas 50 s'applique à l'encontre de l'autre.

X et Y provenant de deux chaussées différentes.

Si Y, respectant une signalisation de priorité (balise de priorité, STOP), et se trouvant arrêté sans avoir abordé le carrefour, est heurté par X, il sera fait par assimilation, application des cas 20 ou 21 et non du cas 50.

Dans les accidents survenus entre deux véhicules dont l'un, débouchant d'une chaussée après avoir franchi une balise de priorité ou un signal STOP, vire à droite dans une chaussée où circule l'autre véhicule venant en sens inverse, il convient de faire application du cas 50, sauf lorsque l'autre véhicule empiète sur une ligne continue ou la dépasse. En pareil cas, la responsabilité est partagée par moitié compte tenu de la faute commise par chaque automobiliste qui n'a pas respecté l'une des interdictions visées au cas 50.



● Cas 51.

Le véhicule X bénéficiant de la priorité, Y est responsable.

● Cas 52.

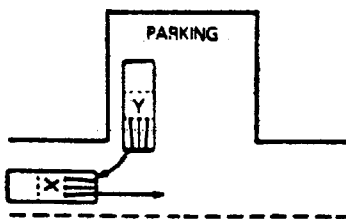
Ce cas s'applique notamment lorsqu'un véhicule prend un stationnement en marche arrière.

Si les deux véhicules effectuent chacun l'une des manœuvres prévues par ce cas, le règlement des dommages se fait sur la base de 50 %, sauf si les deux véhicules reculent dans le même sens et sur la même file. Il convient alors de faire application du cas 52 à l'encontre de celui des véhicules qui en reculant a heurté l'autre.

Le cas 52 s'applique également à l'encontre du véhicule Y qui, à la suite d'un dérapage, s'est mis en travers de la route et a été heurté par X circulant dans le même sens.

● Cas 53.

Il convient de faire application du cas 53 à l'encontre du véhicule Y qui sort d'une aire de stationnement, d'un lieu non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre, même si le véhicule X, venant en sens inverse, tient la gauche de la route, sauf s'il empiète sur une ligne continue ou la dépasse. Dans cette hypothèse, le règlement est effectué sur la base d'un partage de responsabilité par moitié.



Lorsque le véhicule Y sort d'un lieu privé, et que les moyens de preuve admis par la convention ne permettent pas de déterminer si ce lieu était ouvert ou non ouvert à la circulation publique selon la définition donnée dans le barème, on considérera le lieu privé ouvert à la circulation publique sauf si la case 4 du constat amiable a été cochée.

Le cas 53 n'est pas applicable au véhicule Y sortant d'un lieu privé et heurté sans avoir abordé la chaussée par le véhicule X s'engageant sur la voie donnant accès à ce lieu privé. Il en est ainsi plus particulièrement aux voies d'accès à un parking. On retient, selon les circonstances le cas 20 ou 21, 30 ou 31, ou 50 etc...

Si X circule sur une allée de parking et que Y sort d'un épi on applique le cas 53 à l'encontre de Y.

● Cas 54.

Ce cas concerne indifféremment les portières droites, gauches ou arrière d'un véhicule (y compris le hayon d'un camion ou d'une camionnette) dès lors que leur ouverture donne sur la partie de la chaussée (y compris sur les aires de stationnement) où circulent les autres véhicules.

Il s'applique que la portière s'ouvre ou soit ouverte.

Cas particulier des véhicules magasins.

Dans les accidents où sont impliqués des véhicules magasins dont la carrosserie comporte des auvents dépassant le gabarit du véhicule, il convient d'appliquer :

- le cas 40 en faveur du propriétaire du véhicule magasin lorsque ce véhicule stationne sur un lieu de vente, les auvents étant déjà ouverts;
- le cas 54 à son encontre si l'accident se produit au moment même de l'ouverture ou de la fermeture des auvents.

