

# LE DÉFAUT D'ENTRETIEN NORMAL FONDEMENT D'UNE RESPONSABILITÉ

C. BOMBARD  
Conseiller Juridique  
Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR)

## PRÉAMBULE

La société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône a accueilli sur son réseau cent quatre-vingt-six mille véhicules entre juillet 1988 et juin 1989.

Ce trafic, sans cesse croissant, induit d'importantes sujétions d'exploitations et impose aux sociétés d'autoroutes une vigilance sans relâche pour assurer une des finalités de leur mission: *une circulation dans de bonnes conditions de sécurité.*

Les autoroutes sont quatre fois plus sûres que les routes du réseau national. Un grand nombre d'accidents restent cependant à déplorer. Un automobiliste, victime d'un accident sur une voie publique, est tout naturellement enclin à s'interroger sur les causes de cet accident; ce qui le conduit souvent à incriminer un vice de conception ou un mauvais état de la voie.

La responsabilité du gestionnaire de l'ouvrage peut ainsi être recherchée. Les sociétés concessionnaires d'autoroute n'échappent pas à cette règle.

Cependant, leur mise en cause a longtemps fait l'objet de controverses en raison d'un certain nombre de particularités qui leur sont propres et qui tiennent notamment:

- à leur statut juridique;
- aux dispositions de leur cahier des charges de concession;
- à la qualification des rapports qu'elles entretiennent avec leurs usagers.

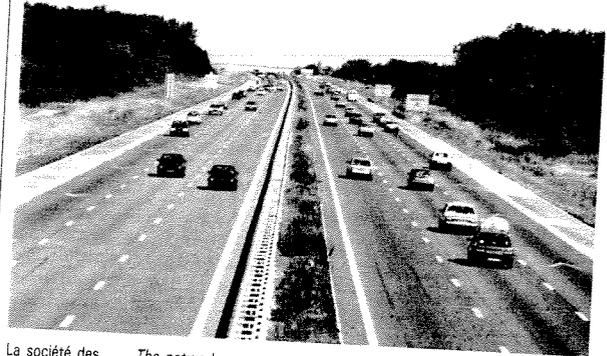
Le régime de responsabilité, nous le verrons, impose aux sociétés d'autoroutes d'apporter la preuve de leur diligence, ce qui les a conduit à établir un catalogue de risques et à envisager les parades appropriées à chacun d'entre eux.

D'autre part, une connaissance de plus en plus fine de certains facteurs (climatique, sociologique), une sophistication des techniques, une expérience sans cesse accrue ont incontestablement élargi le champ des responsabilités de ces sociétés. Cette étude présentera successivement:

- la définition de la responsabilité des sociétés d'autoroutes, en analysant son fondement et son régime;
- la mise en jeu de cette responsabilité:
- en établissant un catalogue des situations susceptibles d'entraîner cette responsabilité;
- en examinant les solutions concrètes mises en œuvre à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône pour répondre à de tels risques.

## 1 - LA RESPONSABILITÉ DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

La loi de 1955 qui a défini le statut des autoroutes a créé une catégorie particulière de voies, du fait de la spécificité de leurs caractéristiques techniques et de leurs conditions de circulation.



La société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône accueille sur son réseau cent quatre-vingt mille véhicules par an. Circulation dense.

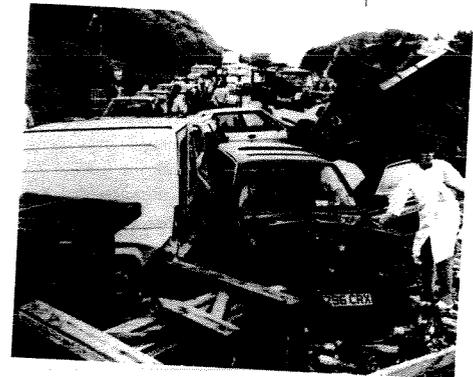
The network of the French motorway concessionary SAPRR handles 400,000 vehicles

annually. Signs instructing users to maintain a safe distance (photo E. Cuvillier).

Accident survenu le 1<sup>er</sup> juillet 1988.

Accident that occurred on 1 July 1988.

Signalisation incitant les usagers à garder une distance de sécurité (photo E. Cuvillier).



L'Etat a, par la suite, créé des sociétés d'économie mixte afin de leur confier la construction puis l'exploitation de la majeure partie du réseau autoroutier français.

Cette situation nouvelle impliquait une définition précise du régime juridique applicable à ces sociétés.

### 1.1 - Le fondement de la responsabilité des sociétés d'autoroutes

#### Le statut juridique des sociétés d'autoroutes

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont pour la plupart des sociétés d'économie mixte. Ce sont des sociétés de droit privé dont le capital est détenu en majorité par l'Etat ou par des organismes représentant des intérêts publics.

Cette dualité rendait incertain leur régime juridique: quelles règles de droit leur étaient applicables, celles relevant du droit privé ou celles relevant du droit public?



Le péage. Un rapport particulier avec l'usager (photo E. Schaumburg).

Tolls. A special interaction with motorists (photo E. Schaumburg).

Un arrêt du tribunal des conflits a, le 8 juillet 1963, défini le principe: « les sociétés d'économie mixte d'autoroute, sont des personnes morales qui ont en charge la gestion d'un service public, les travaux qu'elles exécutent pour le compte de l'état sont des travaux publics (Société Peyrot c/Société d'autoroute Estérel-Côte d'Azur) ».

Ainsi, les litiges qui peuvent naître du fait de leur mission, relèvent de la compétence du juge administratif.

Les règles de responsabilités applicables ne sont donc pas celles de la responsabilité civile, elles procèdent des règles du droit administratif qui est un droit autonome, non codifié, essentiellement jurisprudentiel.

#### Obligations particulières des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les sociétés d'autoroutes tirent leurs droits et obligations du contrat de concession qui définit leur mission.

L'une de ces missions principales est : « d'assurer et de disposer en tout temps et, en cas de besoin, de mettre en œuvre sans délai tous les moyens, de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances, la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de *sécurité* et de *commodité* ».

Cette disposition était-elle de nature à aggraver le régime de responsabilité de ces sociétés ?

La réponse a été négative. En effet, le traité de concession a pour but de conférer à des personnes morales de droit privé des prérogatives et des obligations reconnues aux personnes de droit public, et non pas d'aggraver leurs charges et créer ainsi un régime dérogatoire.

#### La nature juridique du péage

En 1955, quand furent créées les autoroutes à péage, les traités de concession ont donné à ces péages un caractère de taxe fiscale.

En 1962, une demoiselle Ruban, accidentée alors qu'elle circulait sur l'autoroute Estérel-Côte d'Azur, invoqua, pour être indemnisée, l'existence d'un contrat de transport né du versement du péage et ayant pour conséquence de rendre la société d'autoroute débitrice à son égard d'une obligation de résultat et non d'une obligation de moyens.

Le tribunal des conflits décida le 18 juin 1965 que: « les sommes payées par les usagers d'une autoroute à péage ont le caractère d'une taxe dont le versement ne fait naître aucun lien contractuel entre eux et le concessionnaire autorisé à percevoir ce péage ».

Depuis, si la jurisprudence administrative s'est souvent interrogée sur le caractère de taxe ou de redevance du péage, elle n'en a pas moins persisté à considérer que le péage ne pouvait être un *prix commercial* susceptible de créer un lien contractuel entre l'usager et le concessionnaire.

Le service rendu tient à la construction et à l'entretien de la voie et non à une quelconque prestation individualisée; il n'est donc pas considéré comme un service public industriel et commercial mais comme un service public dit « administratif ».

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes relèvent donc du même régime de responsabilité que l'administration gestionnaire d'une voie publique.

Cette responsabilité est fondée sur la théorie jurisprudentielle du « *dommage de travaux publics* ».

#### 1.2 — Le régime de la responsabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes

##### Le régime de responsabilité pour les dommages causés aux tiers: le dommage de travaux publics

Le régime de la responsabilité des sociétés d'autoroute relève de la théorie des dommages de travaux publics qui s'est dégagée peu à peu, au fur et à mesure des décisions rendues par le conseil d'Etat, en matière d'indemnisation des particuliers pour les préjudices que leur causent la réalisation et l'entretien des ouvrages publics.

Ne constitue un dommage de travaux publics que le dommage causé par un ouvrage ou un travail public.

Deux conditions doivent donc être nécessairement réunies:

- existence d'un ouvrage ou d'un travail public;
- existence d'un dommage qui doit se rattacher effectivement à l'ouvrage public ou au travail public.

De plus, pour que puisse être recherché la responsabilité du maître de l'ouvrage public à raison des dommages du fait de l'entretien, du fonctionnement ou de la seule existence de l'ouvrage, il est nécessaire que le dommage soit anormal (qu'il revête une certaine gravité) et spécial (qu'il soit individualisé).

Dans le cadre du régime général de la responsabilité de la puissance publique, le régime de réparation propre aux dommages de travaux publics est éminemment favorable aux victimes, car il sera réparé en dehors de toute idée de faute.

La présomption de responsabilité qui repose sur le maître de l'ouvrage public est très lourde, il ne pourra s'en exonérer qu'en rapportant la preuve de la faute de la victime ou en invoquant un événement constitutif de la force majeure c'est-à-dire que les dommages sont dus à un événement qui lui est étranger, imprévisible dans sa survenance et irrésistible dans ses effets; la force majeure est très rarement admise par le juge administratif.

Il est une catégorie particulière de tiers à l'ouvrage public ceux qui l'utilisent: les usagers.

##### Le régime de responsabilité pour les dommages causés aux usagers: le défaut d'entretien normal

Le défaut d'entretien normal des ouvrages publics est un des éléments essentiels de la théorie des dommages de travaux publics.

Le défaut d'entretien normal s'analyse comme une faute présumée du maître de l'ouvrage public susceptible d'engager quasi automatiquement la responsabilité de ce dernier lorsque la victime est un usager de l'ouvrage.

En effet, pour obtenir réparation des dommages subis à l'occasion de l'usage qu'ils font des ouvrages publics, les usagers n'ont pas à apporter la preuve d'une faute du maître de l'ouvrage.

Il leur appartient seulement de prouver le lien de cause à effet entre l'ouvrage et le préjudice. C'est au maître de l'ouvrage public qu'il incombe de s'exonérer de cette responsabilité *en prouvant* que l'ouvrage public était bien entretenu ou en éta-

blissant que l'accident a été dû à un cas de force majeure ou à une faute de la victime. Il s'agit donc là encore d'une responsabilité entièrement dérogée de la faute et qui existe du seul fait de la présence du *dommage anormal*.

Ce régime de responsabilité très lourd a encore été aggravé par une décision du conseil d'Etat du 6 juillet 1973 en ne laissant aucune possibilité au maître de l'ouvrage public de s'exonérer de sa responsabilité en rapportant la preuve de l'absence d'un vice de conception ou d'un défaut d'aménagement ou d'entretien normal, lorsqu'il était reconnu à l'ouvrage public un caractère « *exceptionnellement dangereux* ».

#### Les moyens de s'exonérer de cette présomption de responsabilité

Pour briser cette présomption qui pèse sur elles, les sociétés d'autoroutes devront donc rapporter la preuve qu'elles ont entretenu l'ouvrage normalement. Elles devront alors démontrer:

- que l'usager n'a pas fait de l'ouvrage autoroutier un usage conforme à sa destination;
- que la défectuosité était, soit minime, soit de celles que les usagers doivent s'attendre à rencontrer, compte tenu de la destination de l'ouvrage;
- que la défectuosité était connue de l'usager, soit parce que celui-ci était familier des lieux, soit parce qu'elle était apparente ou normalement prévisible, soit enfin et surtout parce qu'elle avait fait l'objet d'une « signalisation appropriée », c'est-à-dire donnant aux usagers une « appréciation suffisante » du danger auquel ils s'exposaient;
- que la défectuosité n'était ni connue par la société d'autoroute, ni prévisible, qu'en conséquence les mesures appropriées n'avaient pu être prises en temps utile;
- que la durée d'inertie ayant précédé la réparation de la défectuosité n'a pas dépassé le délai que l'usager est en droit d'attendre d'un service qualifié par la jurisprudence de « normalement diligent ».

Aucune norme de délai n'a été établie, le conseil d'Etat ayant toujours préféré apprécier chaque cas d'espèce.

#### Les modalités de la réparation

Conformément aux principes généraux de la responsabilité de la puissance publique, les pouvoirs du juge se limitent à l'octroi d'une indemnité. Ainsi, la réparation pouvant être mise à la charge des sociétés d'autoroutes ne peut être qu'une réparation pécuniaire.

Le juge administratif ne peut donc condamner le maître de l'ouvrage à exécuter certains travaux en vue de faire cesser le dommage et remettre ainsi les choses en l'état, ou même de prévenir la survenance de nouveaux dommages.

Toutefois, lorsque le dommage est susceptible d'être supprimé ou atténué par des travaux appropriés, le juge administratif ne s'interdit pas de spécifier que l'indemnité qu'il accorde ne sera versée que jusqu'au jour où le dommage cessera ou à défaut d'exécution des travaux.

Le maître de l'ouvrage ayant ainsi le choix entre le versement de l'indemnité ou l'exécution des travaux.

## 2 — LA MISE EN JEU DE CETTE RESPONSABILITÉ

La responsabilité de la société d'autoroutes peut être recherchée lorsqu'un défaut d'entretien normal lui est imputable et qu'elle n'a rien fait pour y remédier à temps. Cette mise en cause nécessite de répondre à deux questions pratiques:

- qu'est-ce qu'un défaut d'entretien normal?

- quels sont les devoirs de la société des autoroutes vis-à-vis de ces défauts?

### 2.1 — Définitions du défaut d'entretien normal. Devoir de la société d'autoroutes pour y faire face

#### Qu'est-ce qu'un défaut d'entretien normal?

Le défaut d'entretien normal peut se définir ainsi: toute situation anormalement dangereuse liée à l'état de la chaussée et de ses abords.

Cette notion de « danger anormal » s'apprécie:

- par le bon sens, par exemple la présence d'un objet massif sur les voies de circulation;
- au regard de la jurisprudence: on a vu précédemment que le fondement de la responsabilité du maître de l'ouvrage public est essentiellement jurisprudentiel. Ce sont donc les décisions des juridictions administratives qui en ont fixé les règles d'application à travers l'examen d'un certain nombre de situations concrètes. Ainsi, les tribunaux ont souvent opéré une distinction entre les dangers normalement associés à la circulation autoroutière et les dangers anormaux;
- par la réglementation en vigueur définissant les normes techniques applicables aux autoroutes (L'ICTAAL), ainsi que les circulaires et les recommandations de l'administration de tutelle sur lesquelles un juge peut être amené à fonder son jugement;
- par la répétition d'accidents du même type au même endroit, ou à des endroits différents mais présentant les mêmes caractéristiques. C'est la notion de points « noirs » ou de configurations « noires ».

#### Quels sont les devoirs de la société d'autoroutes vis-à-vis de ces défauts?

La société d'autoroutes doit mettre en œuvre les moyens adéquats pour avoir connaissance au plus tôt de la survenance de tels défauts.

- dès qu'elle a connaissance de ces défauts: tout mettre en œuvre pour les supprimer dans les meilleurs délais;
- dans l'attente de leur réfection: mettre en place une bonne signalisation de nature à bien informer les usagers.

On notera que les termes « au plus tôt », « dans les meilleurs délais », ne définissent pas de façon précise l'étendue des devoirs de la société d'autoroute.

Ces critères s'apprécient comme précédemment en fonction:

- du bon sens;
- de la jurisprudence;
- de la réglementation;
- des circulaires et des recommandations de l'administration centrale.

La société d'autoroute est tenue à une obligation de moyens: elle doit agir avec le maximum de diligence, mais sa responsabilité ne peut être mise en cause, si ses efforts sont restés vains, pour empêcher la survenance d'un accident.

Cette obligation de moyens est toutefois très forte et le juge exige une grande vigilance des sociétés d'autoroutes en matière de surveillance et d'entretien du réseau.

Il faut noter enfin que, selon la difficulté de la suppression plus ou moins rapide du défaut considéré, le seul fait de signaler correctement le défaut aux usagers n'exonère pas la société de sa responsabilité si elle n'est pas à même de démontrer qu'elle s'est engagée concrètement et simultanément dans une démarche visant à supprimer effectivement le défaut.

L'expérience et la jurisprudence ont permis de dresser un inventaire de situations concrètes auxquelles la société des auto-

routes Paris-Rhin-Rhône s'est efforcée de trouver des solutions opérationnelles efficaces, d'application immédiate de nature à y remédier.

## 2.2 — Un catalogue des situations concrètes, les solutions opérationnelles mises en œuvre

Il est possible de classer les dommages selon leur origine.

### Les dommages trouvant leur origine dans l'état de la voie publique elle-même

Il y a tout d'abord les dommages imputables :

#### — au mauvais état de la chaussée

Ce sont notamment :

- l'existence de dénivellations ou au contraire de saillies (au droit des passages inférieurs par exemple) ;
- la succession sans transition d'une chaussée ancienne, à une chaussée nouvellement faite, qui peut entraîner une modification importante et brutale (possible dans les zones de chantier).

#### — à une chaussée glissante par temps de pluie

Ces chaussées défectueuses se révèlent soit lorsque les études montrent qu'une section précise de la chaussée, est un point noir propice aux accidents par temps de pluie, soit par l'existence d'autres accidents aux mêmes endroits, survenus sur une certaine durée et dans des circonstances similaires.

Dans ces différents cas, la société doit impérativement, pour s'exonérer de sa responsabilité, mettre en place une signalisation appropriée et engager les travaux de réfection nécessaires.

En effet, la société doit être en mesure de démontrer qu'elle assure un suivi régulier de ses chaussées, notamment sur leur niveau d'adhérence, et qu'elle assure les réfections nécessaires dès lors que l'on descend au-dessous d'un certain seuil.

#### — à la présence de gravillons

Une jurisprudence importante impose au concessionnaire :

- de signaler correctement aux usagers la présence de gravillons ;
- de balayer au plus vite les tas de gravillons créant un danger particulier.

### Les dommages trouvant leur origine dans la présence d'obstacles ou de dangers occasionnels

a. Il y a d'abord les dommages causés par la présence d'obstacles divers sur la chaussée provenant ou non du domaine public autoroutier.

Dans ces cas-là la société d'autoroute doit prouver qu'elle a normalement entretenu la voie, en organisant des patrouilles régulières et suffisamment fréquentes.

L'obligation de surveillance imposée aux sociétés d'autoroutes semble être une obligation personnelle, les rondes de gardarmes, même effectuées peu de temps avant l'accident (1 h dans le jugement TA Marseille 1/6/82) n'ayant pas eu jusqu'à présent d'effet exonératoire de responsabilité.

Leur responsabilité ne peut être engagée si elles n'ont pas disposé du temps suffisant pour dégager l'obstacle de la chaussée, ou pour le signaler aux usagers.

Jusqu'à présent, la jurisprudence a eu à trancher deux sortes de cas :

- ceux dans lesquels la société ne pouvait pas que des rondes avaient été effectuées, cette preuve étant fournie par tous

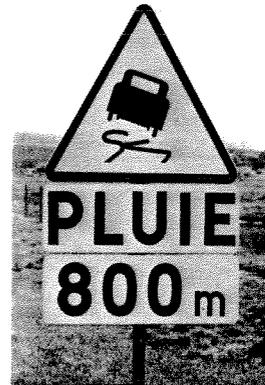


Succession ▲ d'une chaussée nouvelle à une chaussée ancienne au droit d'un chantier.

Replacement of an old pavement by a new one at a jobsite.

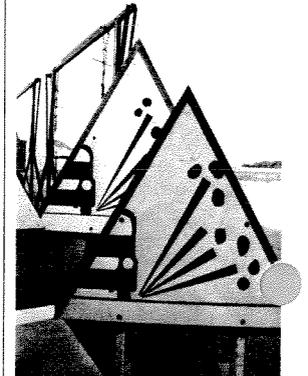
Signalisation ► de chaussée glissante par temps de pluie (photo Ch. de Rudder).

Signing for slippery pavement when wet (photo Ch. de Rudder).



Patrouilleur de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône dégageant la chaussée encombrée par un pot d'échappement provenant d'un véhicule d'usager. ▼

Patrol of Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône removing a silencer lost by a vehicle.



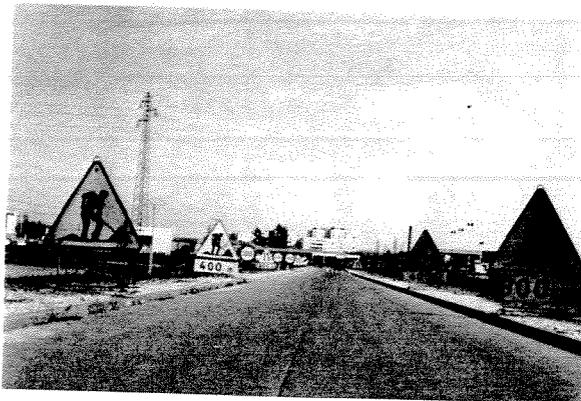
▲ Signalisation de présence de gravillons (photo Ch. de Rudder).  
Signing for presence of chippings (photo Ch. de Rudder).



moyens et notamment par les mains courantes, à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône. Dans ce cas, la société des autoroutes a toujours été condamnée ;

- ceux dans lesquels une ronde était passée 1/2 h à 1 h avant l'accident. Dans ce cas, la société des autoroutes n'a jamais été condamnée.

Il n'existe malheureusement qu'un seul cas (Lardellier c/ASF



Présignalisation  
de chantier.

Jobsite  
pre-signing.

TA Grenoble 22/9/81) dans lequel un juge ait eu à se prononcer sur une périodicité de passage de l'ordre de 3 h.

Cette fréquence a été jugée satisfaisante, néanmoins, le conseil d'Etat n'ayant pas encore tranché la question, cette jurisprudence ne saurait être considérée comme définitive.

Le fait qu'un tiers inconnu ait pu déplacer intentionnellement la signalisation, est sans incidence sur la responsabilité des sociétés d'autoroutes, qui, demeure pleine et entière.

L'agent de la société qui se trouve le plus près d'un corps étranger présent sur la chaussée, doit tout mettre en œuvre pour dégager celui-ci, ou le signaler: citons à cet égard, le cas d'une condamnation prononcée à l'encontre d'une société d'autoroutes pour n'être pas intervenue immédiatement pour dégager un corps étranger situé à 500 m du péage, alors qu'elle avait dépêché un agent de sécurité qui se trouvait à 30 minutes du lieu de l'accident (Agonin TA Montpellier 27/3/79).

La faute de l'utilisateur est souvent un élément qui justifie un partage de responsabilité: c'est le plus souvent l'excès de vitesse qui est relevé en zone de chantier où la vitesse est limitée.

C'est aussi la méconnaissance de sa part, d'une présignalisation importante du chantier, qui aurait dû inciter l'utilisateur à redoubler de vigilance.

#### Un cas mérite un examen particulier: la présence d'huile ou de gas-oil sur la chaussée

— sur la section courante, l'incident causé par une flaque d'huile ou de gas-oil est traitée comme n'importe quel autre corps étranger;

— dans les voies de péage, en cas d'accident causé par la présence d'un corps gras, le juge fait application des mêmes principes, mais, comme des agents de la société sont toujours présents à cet endroit pour signaler immédiatement la présence d'huile ou faire enlever celle-ci, il est certain que le juge sera très sévère vis-à-vis de la société d'autoroutes, et la condamnera dans la plupart des cas (en ce sens TA marseille 17/1/82 Barbuise).

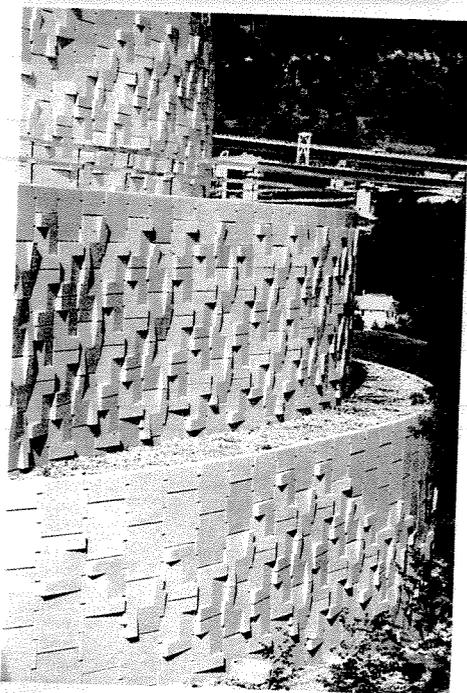
#### Les obstacles peuvent encore être constitués par: des chutes de pierres sur la chaussée provenant des accotements en surplomb

Le juge administratif exige que les conditions suivantes soient remplies pour admettre l'entretien normal de l'autoroute.

— les rochers doivent être stabilisés;

«Ecailles» en Terre Armée pour stabiliser les versants en contre-haut de l'autoroute.

«Scaling» in reinforced earth used to stabilize upper slopes of motorway.



Filets pare-pierres placés en contre-haut de l'autoroute.

Protection nets installed on upper slopes of motorway.



— une surveillance constante de l'état de la paroi doit être organisée;

— des grillages de protection sur la paroi et en bordure de chaussée doivent être mis en place;

— l'absence de tout accident antérieur au même endroit doit être établi;

— la présence de panneaux de signalisation n'est pas exigée quand les autres conditions sont remplies.

En revanche, des panneaux sont indispensables dès lors qu'une dégradation de ces conditions est constatée, dans l'attente d'une réfection.



En zone forestière, abattage des arbres pouvant engager le gabarit de la chaussée. A noter, la présence du grillage « gros gibier ».

*In forest areas, felling of trees liable to encroach into the motorway area. Note the presence of the wildlife fencing.*



Autoroute ► par temps de pluie.

*When it rains on the motorway.*

### Il y a également les: chutes d'arbres et de bois mort sur la chaussée ou les aires

La société d'autoroutes est responsable si la chute de l'arbre était *prévisible*.

Le juge a notamment considéré pour le réseau secondaire que :

— l'administration est responsable si l'arbre tombé présentait une inclinaison marquée ou s'il présentait des lésions apparentes qui pouvaient faire pressentir sa chute ;

— l'administration n'étant au contraire pas responsable si l'arbre était sain et droit, ou s'il ne présentait pas de signes extérieurs de dépérissement.

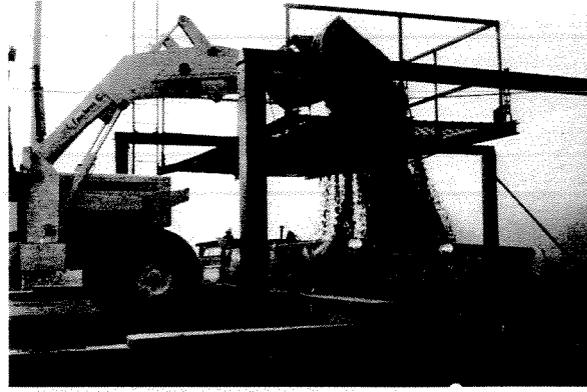
La société des autoroutes doit donc veiller à ce que :

— les arbres qui risqueraient d'engager le gabarit de la chaussée soient constamment surveillés et coupés ou étêtés ;

— les arbres soient de préférence plantés à une distance telle qu'ils n'engagent pas le gabarit de la chaussée en cas de chute ;

— les arbres qui pourraient présenter un risque particulier de collision en cas de sortie de route d'un usager soient protégés par des glissières ou tout autre moyen, ou soient abattus.

b. Les dangers occasionnels sont principalement constitués par les conditions climatiques spéciales :



Chargement d'une saieuse pour les opérations de déverglaçage.

*Loading of salt spreader for de-icing operations.*

### — la pluie

L'expérience montre que les usagers attaquent le plus souvent les sociétés d'autoroutes quand des pluies orageuses ont formé sur la chaussée une nappe d'eau, parfois mêlée de boue.

Dans ce cas, le juge vérifie, pour pouvoir écarter la responsabilité de la société :

— que d'autres accidents ne se sont pas produits au même endroit, dans des circonstances similaires. En effet, le juge considère que si la société d'autoroutes savait que la chaussée était très glissante, elle se devait de le signaler aux usagers, puis de supprimer le danger dans les meilleurs délais ;

— que la chaussée a un profil qui ne retient pas l'eau, ou qu'il y a eu un traitement approprié ;

— que les caniveaux et autres ouvrages d'évacuation d'eau sont suffisamment dimensionnés et n'étaient pas bouchés au moment de l'accident ;

— que la société n'a pas disposé du temps suffisant, entre le moment où s'est formée la couche de boue, et l'accident, pour déblayer la chaussée, ou signaler l'obstacle aux usagers.

### — le verglas

La société d'autoroutes, en tant qu'exploitant, est tenue de pratiquer un service d'hiver qui doit être *uniforme*, la succession de zones traitées et non traitées, non spécialement signalées est de nature à engager la responsabilité de la société. Par exemple, les aires non salées, en cas de verglas, devront être signalées dès leur entrée.

La jurisprudence administrative, abondante en la matière permet de dégager les principes suivants :

La responsabilité de la société n'est pas engagée si le verglas s'est formé très peu de temps avant l'accident de l'usager : le délai considéré comme raisonnable n'est pas fixé de manière précise, en fait, ce qui semble important, c'est le délai de réaction enregistré pour :

— commencer à saler ;

— ou immédiatement signaler la présence de verglas par des panneaux aux usagers : une signalisation en gare a d'ailleurs permis à une autre société de s'exonérer de sa responsabilité.

A l'inverse, l'absence de toute signalisation constitue un défaut d'entretien normal (CE 21/10/70 Société Nessi-Bigeault et Schmitt).



Départ d'une  
équipe de  
salage.

*A salt  
spreading team  
starting out.*

La société doit dans ce cas apporter un certain nombre de moyens de preuves qui peuvent être :

- les graphiques du relevé des températures;
- les bulletins météorologiques;  
pour une période précédent l'accident ;
- les mains courantes et bons de travail des patrouilleurs qui sont passés sur les lieux de l'accident, dans les heures ou les minutes précédant celui-ci, sans rien noter d'anormal, ou des agents partis en opération de salage soit avant, soit après l'accident;
- le nombre de tonnes de sel et nombre de camions mis en œuvre dans le cadre de ces opérations.

Le juge regarde également si l'endroit était connu de la société pour sa sensibilité particulière au verglas, souvent sur les ouvrages d'art, dans ce cas, la société doit veiller plus spécialement au salage de ces points, et mettre éventuellement une signalisation permanente prévenant les usagers de ce danger.

Cependant, le juge retient souvent une responsabilité partielle de l'usager lorsqu'il est établi qu'il roulait à une vitesse excessive. Le juge observe aussi que, compte tenu de la date et du lieu de l'accident, le verglas est considéré comme « n'excédant

Départ d'un  
camion équipé  
d'une lame de  
dénéigement.

*A truck with a  
snow-plough  
attachment  
starting out.*



Autoroute par  
temps de  
neige.

*When it snows  
on the  
motorway.*

pas les risques ordinaires de la circulation contre lesquels les usagers doivent se prémunir», en étant prudents.

#### — la neige

Les principes dégagés pour le verglas s'appliquent également pour la neige, notamment, pour rassembler les preuves établissant la rapidité des opérations de déneigement.

Le juge s'est même prononcé sur l'épineux problème des opérations de salage transformant la neige dure en boue glissante : « considérant qu'il appartient aux usagers de se prémunir contre le risque de dérapage inhérent aux voies enneigées » ; ainsi le juge se montre sévère à l'égard des usagers qui n'ont pas adapté leur vitesse en fonction de l'existence d'un obstacle naturel parfaitement visible.

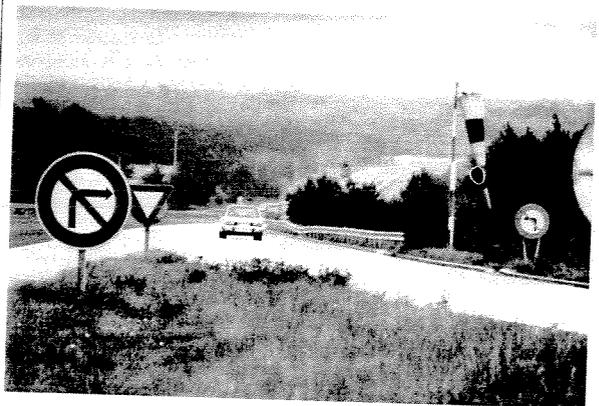
#### — le vent

Le vent fort peut avoir une action directe sur les véhicules des usagers et provoquer le renversement de ceux-ci.

Dans ce cas, une signalisation par manche à air et limitation

Manche à air  
indiquant la  
présence de  
vent sur  
l'autoroute.

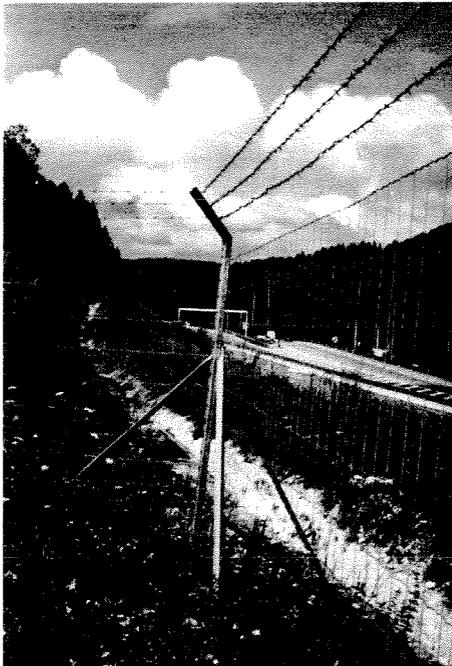
*Wind sock  
indicating  
presence of  
wind on  
motorway.*





Les chantiers d'enrobé de bitume peuvent dégager d'importantes fumées. (photo E. Cuveillier).

*Bituminous construction sites can release large amounts of smoke (photo E. Cuveillier).*



Grillage « gros gibier » afin d'empêcher toute incursion sur autoroute.

*Wildlife fencing preventing access to motorway.*

de vitesse, devra être placé, soit de façon permanente, si un site particulier est très exposé au vent, soit de façon ponctuelle, en cas de tempête.

Le vent peut aussi renverser les panneaux de signalisation temporaire et ainsi provoquer des accidents.

Il est nécessaire de lester les panneaux de manière à ce que ceux-ci ne puissent en aucun cas être renversés par le vent, même violent : en effet, le juge administratif considère que le vent n'est pas un cas de force majeure pouvant exonérer la société d'autoroute de toute responsabilité (sauf s'il s'agissait d'une tornade).

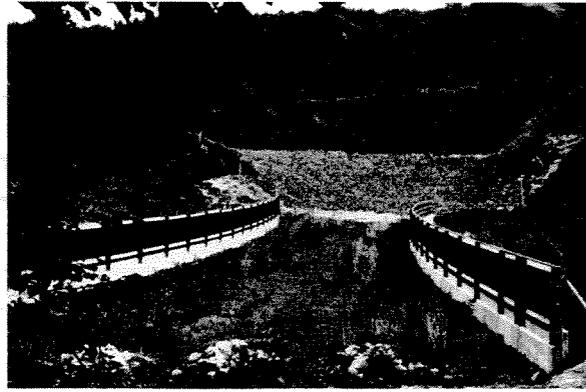
Il s'agit là d'une obligation très lourde, mais on soulignera que les sociétés d'autoroutes sont systématiquement condamnées toutes les fois que des usagers sont victimes de renversements de panneaux sous l'effet du vent.

Constituent aussi des dangers occasionnels, certaines activités humaines, lorsqu'elles ont des incidences sur la circulation, il y a notamment :

#### — la fumée

Elle peut avoir plusieurs origines :

— les feux allumés par des riverains : dans ce cas dès qu'un agent de la société d'autoroutes aperçoit de la fumée épaisse d'un feu allumé à proximité de la chaussée, il a l'obligation de tout mettre en œuvre immédiatement pour signaler le danger



Ouvrage sur autoroute, spécialement conçu pour ménager des passages au gibier.

*Bridge over motorway designed to provide a passage for wildlife.*

aux usagers, puis faire éteindre ce feu par les pompiers ou le riverain ;

En effet, bien que celui qui allume le feu soit responsable en dernier ressort, il est probable qu'une absence de signalisation du danger puisse être imputée à la société d'autoroutes, comme c'est le cas pour tout obstacle se trouvant sur la chaussée.

— les feux allumés par des agents de la société d'autoroutes, notamment pour débroussailler, constituent un défaut d'entretien normal lorsqu'ils dégagent d'épaisses fumées qui se rabattent sur la chaussée.

Ils sont proscrits à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône.

— l'apparition d'épaisses vapeurs qui se propagent sur la chaussée circulée suite à une averse sur un chantier de réfection mettant en œuvre des goudrons d'enrobé chaud peut constituer un défaut d'entretien normal. Dans ce cas, la société doit :

— arrêter le chantier d'urgence dès l'apparition du phénomène ;

— présignaler d'urgence correctement la zone de visibilité réduite ;

— renforcer la densité du balisage ;

— être à même de prouver qu'aucune technique réaliste n'existe pour éviter le phénomène et qu'aucun avis de pluie n'était annoncé.

#### — La nécessité de clôture

La présence de riverains imposent dans certains cas, à la société d'autoroutes, la pose de clôture en limite de son domaine « lorsqu'il existe une zone de danger particulier » (CE ministère des Transports C/Epoux Motheron 22/6/84).

Constitue des dangers particuliers la présence de personnes à pied sur l'autoroute, notamment d'enfants.

Ainsi, la société d'autoroutes doit se clore dans les zones d'habitation dense. Elle doit également veiller à ce que ces clôtures soient bien entretenues et réparées immédiatement notamment en présence d'actes de vandalismes fréquents (arrêt du CE du 22/6/84 précité).

Constitue également un danger particulier, la présence de grands animaux sauvages sur l'autoroute.

La société doit donc mettre en place des aménagements particuliers destinés à empêcher l'accès de grands gibiers sur l'autoroute.



Ces aménagements sont principalement constitués par des clôtures spéciales interdisant notamment le franchissement par saut.

Elles sont installées:

- soit à proximité des massifs forestiers qui abritent du gros gibier;
- soit dans les zones où le passage des grands animaux est habituel.

La définition exacte des zones à aménager est donnée par la Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt.

Dans ces zones, la clôture devra être aussi étanche que possible. Ces clôtures devront être régulièrement entretenues et chaque trou immédiatement rebouché.

En dehors de ces zones, aucun aménagement n'est requis.

Néanmoins, si des accidents fréquents venaient à se produire dans une zone jusqu'à présent non réputée giboyeuse, il conviendrait que la société des autoroutes se renseigne auprès de la Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt pour savoir si les passages cynégétiques n'ont pas changé.

Dans l'affirmative, de nouvelles clôtures doivent être posées dans les meilleurs délais, la responsabilité de la société pouvant être engagée dès le premier accident suivant.

La signalisation associée habituellement aux zones aménagées, peut servir d'argument complémentaire lorsque l'aménagement est temporairement défaillant.

En ce qui concerne les animaux domestiques: la situation est différente si l'on se trouve en zone d'élevage de grands animaux ou non.

Il est incontestable que le passage de l'autoroute au travers d'exploitations à forte densité de bovins, d'ovins ou de chevaux est constitutif d'un danger particulier.

La société d'autoroutes se trouve donc dans l'obligation de se clore pour pallier au risque de divagation de ces animaux.

En revanche, dans les zones où ne réside pas un danger particulier, la société n'a aucune obligation de clore son domaine sur toute la largeur par une barrière infranchissable.

La traversée inopinée d'un animal errant est un risque imprévisible contre lequel il est pratiquement impossible de prémunir les usagers. Dans ces cas-là la responsabilité de la société d'autoroutes ne sera pas retenue.

### Une signalisation insuffisante

Une dernière situation peut se présenter de nature à mettre en cause la responsabilité de la société: une signalisation insuffisante.

Ce thème a été largement abordé par les tribunaux administratifs. Les principes dégagés par le juge tendent globalement à exonérer les sociétés d'autoroutes quand:

◀ Signalisation horizontale et verticale (photo F. Doerler).

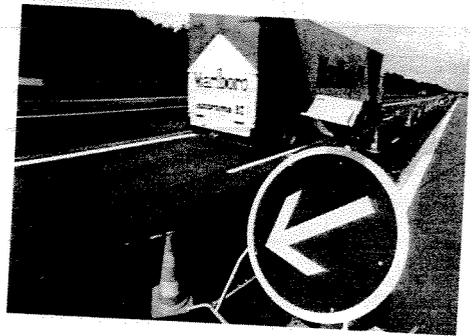
Horizontal and vertical signing (photo F. Doerler).

▶ Signalisation provisoire.

Temporary signing.

▶ Signalisation mobile.

Mobile signing.



- la signalisation horizontale et verticale satisfait aux obligations réglementaires;

- elle est posée dans des délais raisonnables (cas de signalisation sur accident);

- elle appelle suffisamment l'attention de l'utilisateur. Pour ce faire, la signalisation doit être disposée de façon égale à droite et à gauche de la chaussée (Mone TA Lyon 1/3/79) quand cela est nécessaire;

- elle est proportionnée à l'importance du danger: ainsi, il a été jugé qu'un tronçon de rocade débouchant dans le vide (pont en construction) aurait dû faire l'objet d'une signalisation spéciale (Deschaud et Béton CE 5/11/84) dans la mesure où il s'agissait d'un danger exceptionnel.

Cette notion, bien qu'encore imprécise permet d'établir que le juge fait un contrôle de l'adéquation de la mesure prise par la société d'autoroutes en fonction du danger existant.

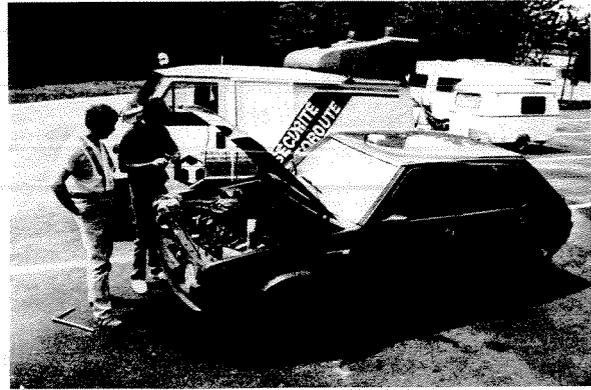
Un autre exemple confirmant cette théorie, concernait l'espacement de 5 m existant entre des « cônes de Lubeck », jugé insuffisant pour avertir les usagers de la suppression d'une déviation (Epoux Thomas TA Versailles 12/12/79).

On observera en outre qu'une imprudence de la victime sera souvent relevée par le juge pour atténuer ou exonérer complètement la société de sa responsabilité en cas notamment d'excès de vitesse, ou de la connaissance des lieux qu'avait la victime.



Les patrouilleurs de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône sillonnent le réseau 24 h sur 24.

*Patrols of Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône checking the network round-the-clock.*



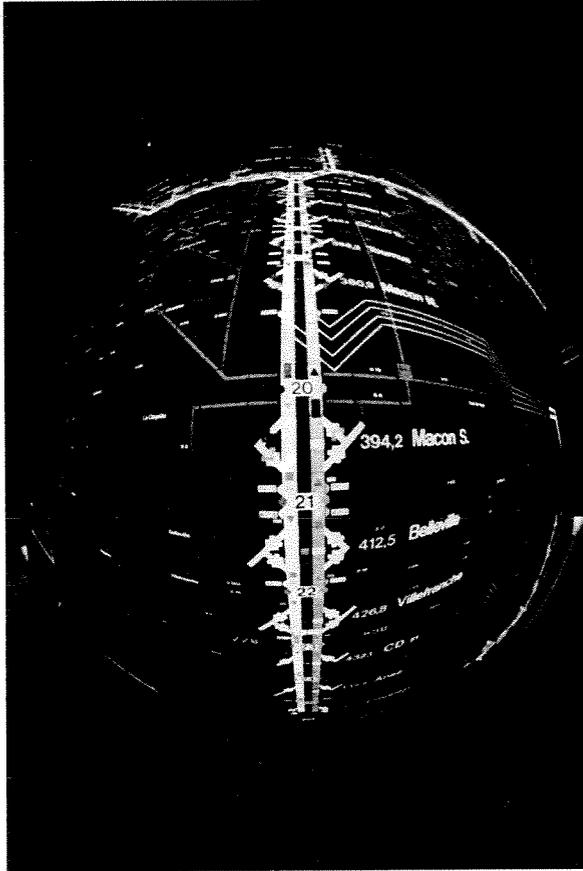
Ecran de régulation du trafic. Poste de commandement de Beaune.

*Traffic control screen. Beaune control station.*

Les missions des

patrouilleurs: assistance et prévention.

*The duties of patrols: assistance and accident prevention.*



### EN CONCLUSION

Un régime de responsabilité très lourd repose sur les sociétés d'autoroutes et les moyens pour elles de s'en exonérer résident principalement, on l'a vu, sur des mesures préventives de sécurité de plus en plus accrues.

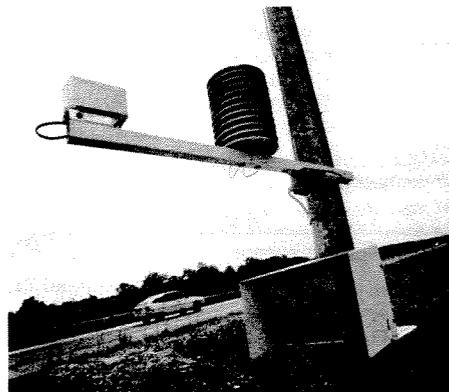
C'est ainsi qu'au sein de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, la surveillance du réseau est assurée 24 h/24 par des patrouilleurs dont les rondes sont aussi fréquentes et régulières que possible.

D'autre part, des consignes strictes ont été données à tout agent de la société qui constate un défaut d'entretien normal:

- prévenir s'il en a les moyens, soit en le signalant aux usagers, soit en faisant cesser le défaut d'entretien (en ramassant par exemple l'objet sur la chaussée);
- avertir le poste d'intervention le plus proche du danger existant.

Par ailleurs, la société d'autoroutes, pour avoir une meilleure connaissance des risques se sont dotées de moyens très sophistiqués par exemple:

- de station météo, de détection de verglas;
- de postes de régulation de trafic permettant notamment, par la connaissance quasiment en temps réel d'accident, de remédier très rapidement à la situation;

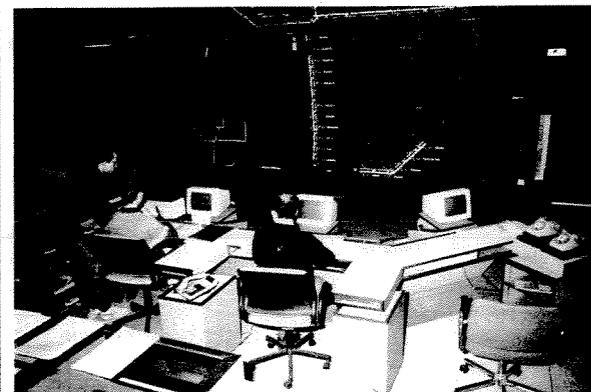


◀ Station de détection de verglas.

*Frost detection station.*

Poste de régulation du trafic (photo J. André).

*Traffic control station (photo J. André).*



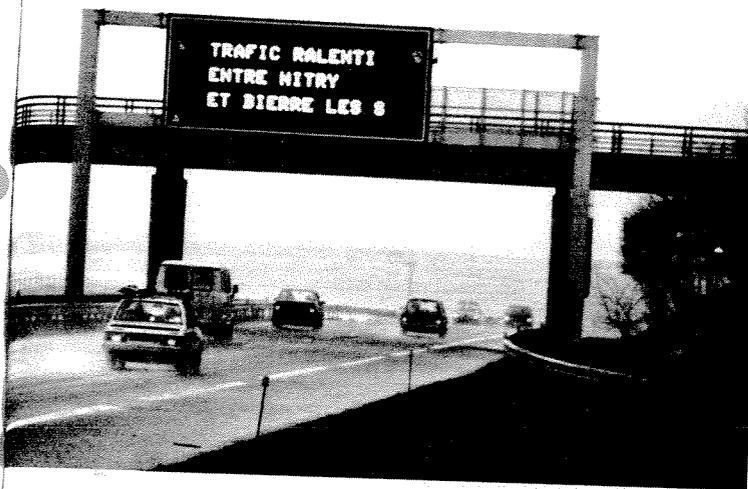
— de télépanneaux d'information mis en place pour informer au plus vite les usagers d'éventuelles difficultés.

Cependant, si ces moyens sont de nature à améliorer notablement la sécurité ne vont-ils pas être à l'avenir des facteurs d'aggravation de la responsabilité des sociétés d'autoroutes en augmentant les obligations de ces dernières ?

Les mécanismes de la responsabilité pour dommages de travaux publics et plus particulièrement ceux du défaut d'entretien normal auront ainsi permis au juge de ne pas avoir uniquement une action de réparation, mais d'être à l'origine d'une véritable politique de prévention des dommages.

La mise en jeu des règles de la responsabilité civile aurait-elle eu les mêmes résultats ? Il est intéressant de noter qu'en matière d'accident de la circulation routière dans certains cas, le principe d'une responsabilité sans faute vient d'être consacré.

NDLR — Les photos proviennent de la photothèque S.A.P.R.R.



Télépanneaux d'information des usagers (photo D. Tomitch).

Motorist information tele-panels (photo D. Tomitch).

La société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône met tout en œuvre pour assurer une meilleure sécurité sur le réseau (photo C. Monnier).

Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône takes every measure to ensure improved safety on the motorway (photo C. Monnier).

## RÉSUMÉ FRANÇAIS

Le défaut d'entretien normal. Fondement d'une responsabilité

C. Bombard

Après avoir rappelé la finalité essentielle d'une société concessionnaire d'autoroute : une circulation dans de bonnes conditions de sécurité, l'auteur, conseiller juridique de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, traite de la responsabilité d'une telle société vis-à-vis de son environnement. Exposant d'abord son statut juridique et les obligations particulières auxquelles elle est assujettie, il définit ensuite la nature juridique du péage. Dans le chapitre consacré au régime de la responsabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'auteur aborde successivement le dommage travaux publics (causé aux tiers) et le défaut d'entretien normal (dommage causé aux usagers) ; il développe ensuite largement ce dernier sujet, avant de conclure sur l'importance de la prévention et, par conséquent, de la surveillance du réseau.

## ENGLISH SUMMARY

The lack of normal maintenance. Basis of responsibility

C. Bombard

After reviewing the basic objective of a motorway concessionary company — ensuring traffic movement under safe conditions — the author, who is legal advisor for the concessionary Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, looks into the responsibility of such a company with respect to the environment. He describes its legal status and the particular obligations to which it is subject. He then defines the legal nature of tolls. In the chapter devoted to the system of motorway concessionary company responsibility, the author examines successively the damage caused by public works to third parties, and the lack of normal maintenance (damage caused to users). He then develops more amply on the latter subject, before concluding on the importance of prevention and, consequently, of network monitoring.

## DEUTSCHES KURZREFERAT

Die mangelnde Instandhaltung, Grund einer Verantwortlichkeit

C. Bombard

Nach Erwähnung der wesentlichen Zweckdienlichkeit der Konzessionsgesellschaft einer Autobahn: der Verkehr unter besten Sicherheitsbedingungen zu gewährleisten, behandelt der Verfasser, Rechtsberater der « Société des Autoroute Paris-Rhin-Rhône », die Verantwortlichkeit einer solchen Gesellschaft gegenüber seiner Umgebung. Nach Erörterung des Rechtsstatus und der besonderen Verpflichtungen denen dieselbe unterworfen ist, definiert derselbe die Rechtsbeschaffenheit der

Benutzungsgebühr. Im Kapitel das die Verantwortlichkeit der Konzessionsgesellschaft einer Autobahn behandelt, erwähnt der Verfasser nacheinander den Schaden durch öffentliche Arbeiten (gegenüber Dritten), die mangelnde Instandhaltung (den Benutzer verursachter Schaden) und entwickelt sodann ausgiebig dieses letzte Thema bevor er zum Schluss die Wichtigkeit der Schadenverhütung und somit die Überwachung des Strassennetzes hervorhebt.

## RESUMEN ESPAÑOL

Defecto de mantenimiento normal. Fundamento de una responsabilidad

C. Bombard

Tras resumir la finalidad esencial de una sociedad concesionaria de autopistas: la circulación en buenas condiciones de seguridad, el autor, asesor jurídico de la sociedad de Autoristas Paris-Rhin-Rhône, analiza la responsabilidad de una sociedad concesionaria con respecto al medio ambiente. En primer lugar expone el estatuto jurídico de la sociedad y las obligaciones particulares a las cuales está sometida y, acto seguido, define la naturaleza jurídica del peaje. En el capítulo consagrado al régimen de la responsabilidad de las sociedades concesionarias de autopistas, el autor aborda sucesivamente los perjuicios causados por las obras públicas (a terceras personas) y el defecto de mantenimiento normal (perjuicios causados a los usuarios). Acto seguido, el autor desarrolla ampliamente este último tema, antes de concluir a propósito de la importancia de la prevención y, por ende, de la vigilancia de la red.

## RESUMO EM PORTUGUES

Falta de manutenção normal. Fundamento de uma responsabilidade

C. Bombard

Depois de ter relembado a finalidade essencial de uma sociedade concessionária de auto-estrada: um trânsito em boas condições de segurança, o autor, conselheiro jurídico da « Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône », trata da responsabilidade de uma tal sociedade em comparação com o meio ambiente. Expondo em primeiro lugar seu estatuto jurídico e as obrigações particulares as quais ela é sujeita, ele define depois o caráter jurídico do pedágio. No capítulo dedicado a responsabilidade das sociedades concessionárias das auto-estradas o autor aborda sucessivamente o dano obras públicas (causado a terceiros) e a falta de manutenção normal (dano causado aos usuários). Depois ele desenvolve com detalhes este último assunto, antes de concluir sobre a importância da prevenção e, por consequência, da vigilância da rede.

[Redacted]



[Redacted]



[Redacted]

[Redacted]

