



HAL
open science

Quand circuler en-dessous de la vitesse maximale autorisée constitue tout de même une imprudence, note sous Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, 24 février 2011, numéro 0800502

Audrey Egiziano

► **To cite this version:**

Audrey Egiziano. Quand circuler en-dessous de la vitesse maximale autorisée constitue tout de même une imprudence, note sous Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, 24 février 2011, numéro 0800502. *Revue juridique de l'Océan Indien*, 2012, 15, pp.230-233. hal-02732781

HAL Id: hal-02732781

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02732781v1>

Submitted on 2 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

10.9. RESPONSABILITÉ

Domage de travaux publics – défaut d'entretien normal – faute de la victime – imprudence – absence de signalisation d'un danger

Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, 24 février 2011, req. n° 0800502

Audrey EGIZIANO, Doctorante à l'Université de La Réunion en Contrat doctoral

Quand circuler en dessous de la vitesse maximale autorisée constitue tout de même une imprudence.

Le tronçon de la route nationale 1 située sur le lieu-dit de la Souris-Chaude a été, à maintes reprises, le théâtre de graves accidents¹. L'un d'eux, survenu le 9 février 2004, a fait l'objet d'une requête auprès du tribunal administratif de Saint-Denis. Les époux, victimes de l'accident, demandent à l'État près de 70 000 euros de réparation au titre du préjudice matériel et surtout au titre du préjudice moral causé par le décès de leur fille des suites de ses blessures dans l'accident.

L'accident s'étant produit sur un ouvrage public, et la qualification de la victime en tant qu'usager de cet ouvrage ne faisant aucun doute², la responsabilité de l'État dans cet accident ne peut être engagée qu'en cas de défaut d'entretien normal de sa part. En effet, l'ouvrage ni ne souffre de vice de conception³, ni n'est

¹ À l'époque, vingt-cinq voitures accidentées ont pu être dénombrées en l'espace de deux ans sur cette portion de route.

² En effet, « *l'usager est la personne qui utilise effectivement un ouvrage public et subit un dommage à l'occasion de cette utilisation* » (MORAND-DEVILLER J., *Cours de droit administratif des biens*, Paris, vMontchrestien, 6^{ème} édition, 2010, p. 798). Ainsi, le requérant était usager de la voirie. Pour rappel, les participants à un ouvrage public ne peuvent demander réparation d'un dommage de travaux publics que sur la preuve d'une faute commise par la personne publique : arrêt CE 1^{er} décembre 1937, *Sté des établissements Jean François*, R. 986. Au contraire, le tiers à l'ouvrage, c'est-à-dire celui qui ne retire aucun bénéfice de l'ouvrage, est soumis à un régime de faveur puisqu'il peut mettre en cause la responsabilité de la personne publique sans faute de sa part : CE, 24 mai 2000, *EDF et Consorts Anotaux*, req. n°188002 et 188036.

³ GODFRIN P. ET DEGOFFE M., *Droit administratif des biens – Domaine, travaux, expropriation*, Paris, Sirey, 8^{ème} édition, 2007, p.345.

qualifié d'ouvrage exceptionnellement dangereux¹ ouvrant droit à la responsabilité sans faute de la personne publique.

Près de sept ans après les faits, le tribunal administratif décide que le défaut d'entretien normal de l'ouvrage est avéré, et déclenche ainsi la responsabilité de l'État (I). Toutefois, il considère que la victime a commis une faute venant atténuer cette responsabilité (II).

I.- Le défaut d'entretien normal de la voirie dans l'absence de signalisation du danger et l'insuffisance des travaux

Le régime du défaut d'entretien normal fait l'objet d'un débat doctrinal sur le point de savoir s'il prend sa source dans la responsabilité pour risque ou pour faute. Les partisans de la première version considèrent que tout ouvrage ou travail public contient en son sein un aléa de dommage. Les partisans de la seconde estiment quant à eux que le défaut d'entretien normal sous-entend une négligence dans la gestion de l'ouvrage, entrant ainsi dans le champ de la faute. Malgré un arrêt rendu par le Conseil d'État en 2001² distinguant clairement la faute du défaut d'entretien normal, le débat ne peut véritablement être clos puisque l'administration peut prouver l'entretien normal de l'ouvrage et ainsi dégager sa responsabilité. Le défaut d'entretien normal s'apparenterait ainsi davantage à un régime de faute présumée³. L'arrêt va d'ailleurs dans ce sens.

Une flaque d'eau de vingt mètres de long et d'une profondeur allant jusqu'à trois centimètres par endroits occupait la file de gauche, zone de dépassement empruntée par la victime au moment des faits. Cette flaque a provoqué la perte de contrôle du véhicule, et a fait traverser à ce dernier le terre-plein central pour ensuite entrer en collision avec un autre véhicule venant de la voie opposée.

Quelques jours avant cet événement, un autre accident avait eu lieu, poussant l'État, selon sa défense, à commander des panneaux de signalisation le 30 janvier 2004 afin de mettre particulièrement en garde les usagers du danger d'aquaplaning sur cette portion de voie. En la matière, il arrive que le juge soit clément lorsque l'administration a manqué de temps pour intervenir sur les lieux. En 1986 par exemple, les services de la voirie n'avaient pas eu le temps, avant

¹ CE, 6 juillet 1973, *ministre de l'Équipement c/ Dalleau*, req. n°82406.

² CE, 26 septembre 2001, *Département du Haut-Rhin*, req. n°204575.

³ Pour de plus amples précisions : GAUDEMET Y., *Traité de droit administratif – Tome 2 Droit administratif des biens*, Paris, LGDJ, 14e édition, 2011, p.628 ; MORAND-DEVILLER J., *Cours de droit administratif des biens*, Paris, Montchrestien, 6^{ème} édition, 2010, p. 802 et suivantes.

l'accident litigieux, de remédier à la présence d'huile sur la chaussée, répandue suite aux précipitations de la nuit précédente¹.

Néanmoins, en l'espèce une telle clémence n'a pas été observée, certainement en raison de la dizaine de jours écoulés entre les deux accidents. En effet ces panneaux commandés dix jours plus tôt n'étaient pas encore installés au 9 février 2004. Un tel manque d'avertissement est d'autant plus remarquable que la période correspondait à la saison cyclonique et qu'une signalisation même provisoire suite à l'accident n'a pas été mise en place, si ce n'est sur la voie en sens inverse. Cet avertissement positionné uniquement sur une seule des deux voies, étonne, d'autant plus parce qu'il en est toujours de même aujourd'hui.

Les seuls travaux effectués sur la voie sont constitués par la pose d'un regard, manifestement insuffisant pour évacuer les fortes pluies.

Au regard de ces deux éléments, le juge estime que le défaut d'entretien normal est avéré. D'ailleurs une telle solution se comprend aisément puisque l'absence de signalisation d'un danger a plusieurs fois été considérée comme caractérisant ce défaut d'entretien normal².

II.- La faute de la victime dans son imprudence à ne pas adapter sa conduite aux circonstances

Théoriquement, trois éléments peuvent atténuer voire exonérer cette responsabilité : la force majeure, le fait du tiers, ou la faute de la victime.

Ici, aucun tiers n'est en cause, la pluie ne constitue un événement ni irrésistible ni imprévisible. C'est donc la faute de la victime qui est invoquée. En règle générale, dès lors que le défaut d'entretien normal est avéré, la faute de la victime ne peut qu'être partiellement exonératoire, sauf si elle est d'une ampleur suffisante³. Mais ce cas de figure est rare, car la faute de la victime peut se caractériser dès la simple imprudence, laquelle peut difficilement suffire à anéantir toute responsabilité.

¹ CE, 10 octobre 1986, *Susini*, req. n°68021.

² En témoignent par exemple les arrêts CE, 26 juin 1992, *Cne de Béthoncourt*, req. n°114728 : « la présence d'une ligne de haute tension constituait un danger pour les usagers de l'étang, justifiant qu'elle fasse l'objet d'une signalisation ; en l'absence d'une telle signalisation, la commune n'apporte pas la preuve qui lui incombait de l'entretien normal de l'ouvrage public » ; CE, 1^{er} juillet 1988, *Caisse primaire d'assurance maladie de Saône-et-Loire*, req. n°69840 : « la présence sur la voie d'une importante nappe d'eau [...], qui avait provoqué trois heures plus tôt un autre accident, n'avait fait l'objet d'aucune signalisation ; qu'ainsi, le ministre n'établit pas que la route ait été dans un état d'entretien normal » ; CE, 12 mars 1975, *Département du Rhône c/ Dame Mazaud*, req. n°92332 à propos de l'absence d'avertissement de l'obscurité dans un palais de justice suite à une grève d'EDF.

³ Une faute consistant notamment en un défaut de surveillance prolongé d'un enfant en bas âge l'illustre. Pour cela, voir l'arrêt CE, 20 juin 1979, req. n°06396 : « le caractère dangereux de cette excavation aurait rendu nécessaire une signalisation appropriée ou une protection des abords. Toutefois, l'imprudence commise par les parents en laissant leur enfant de cinq ans sans surveillance pendant quinze à vingt minutes durant lesquelles s'est produit l'accident dont celui-ci a été victime, doit être regardé comme étant seule à l'origine de l'accident dont s'agit ».

Bien que la vitesse maximale autorisée sur le tronçon litigieux soit fixée à 90 km/h, la victime qui n'était pourtant qu'à 80 km/h - donc en dessous de la limite autorisée – a commis une « *imprudence en n'adaptant pas sa conduite aux conditions météorologiques et à l'état de la route* » en l'occurrence un jour de fortes pluies réduisant la visibilité. Cette faute d'imprudence de la victime permet à l'État de s'exonérer d'un quart de la responsabilité¹.

Pour autant, il semble un peu sévère de considérer que la victime a commis une faute d'imprudence étant donné que le rapport précise qu'elle roulait à une vitesse inférieure à la limite autorisée. Elle suivait même les recommandations du Code de la route puisque son article R413-2 dispose précisément qu'en cas de pluies, la vitesse maximale située à 90 km/h est abaissée à 80km/h.

Néanmoins, et c'est certainement sur la base de cet élément que le juge a décidé que la victime avait commis une faute – bien qu'il n'en soit pas clairement fait mention dans le jugement –, un article du code peut justifier cette sévérité. L'article R413-17 prévoit : « *Les vitesses maximales autorisées [...] ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation [...]. Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles. Sa vitesse doit être réduite : [...] 4° dans tous les cas où la route ne lui apparaît pas entièrement dégagée, ou risque d'être glissante ; 5° lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes (temps de pluie et autres précipitations, brouillard...)* ». Par conséquent, bien que circulant en dessous de la vitesse maximale autorisée, la victime n'a pas pris toutes les précautions pour rester maître de son véhicule.

En tout état de cause, cette solution demeure bien sévère puisque sept ans après ces faits, le problème d'aquaplaning qui sévit sur cette portion de route n'est toujours ni réglé ni signalé.

¹ Il faut admettre que le chiffrage du partage de la responsabilité entre le maître de l'ouvrage et son usager victime peut paraître quelque peu aléatoire, excepté dans le cas visé *supra*. Toutefois, dans des circonstances similaires, à savoir un ouvrage faisant l'objet d'un défaut d'entretien normal, et une imprudence « simple » de la victime, celle-ci a également endossé un quart de la responsabilité (CE, 28 octobre 1992, req. n°61230). En revanche, lorsque la victime était en outre coutumière de la route, elle endossait un tiers de la responsabilité (CE, 17 mai 2000, req. n°164738).