

La gestion de la voirie



attf

AVEC





1

La voirie : définition et responsabilités	5
1.1 La voirie en tant qu'ouvrage public	6
1.2 Les dommages de voirie et leurs impacts	9
1.3 Qui est responsable en cas de dommage ?	11

2

Comment réduire les risques d'accident de voirie ?	21
2.1 Les 9 principales causes d'accident de voirie	22
2.2 Quelques points de vigilance	49
2.3 Vos éléments à retenir	51
2.4 Votre boîte à outils	53
2.5 Testez vos connaissances	54



Saviez-vous que la voirie est le domaine où les collectivités voient le plus fréquemment leur responsabilité engagée ? Entre la chute d'une branche d'arbre, un pavé manquant sur un trottoir, un éclairage défectueux, une signalisation approximative à l'approche d'un chantier : les raisons sont multiples, pour la victime d'un dommage matériel ou corporel, de pointer du doigt un mauvais entretien de la voirie et d'en incriminer, pour cela, la collectivité gestionnaire. Dans une majorité de cas, cette dernière sera tenue responsable si elle ne parvient pas à démontrer le bon entretien qu'elle réalise pour chaque composante de la voirie dont elle a la charge.

Le sujet est donc suffisamment sérieux pour que, en partenariat avec l'Association des techniciens territoriaux de France (ATTF), nous éditons à votre intention ce guide des bonnes pratiques en matière de gestion de voirie. Outre une définition précise de ce qui est englobé sous l'appellation « voirie », vous y trouverez un rappel de vos obligations réglementaires et, à grand renfort d'exemples de jugements de tribunaux, les meilleures manières de vous y conformer. Mais surtout, ce guide passe en revue les neuf principales causes d'accidents de voirie, vous apportant de nombreux éléments de réponse pour les prévenir.

LES GUIDES DE BONNES PRATIQUES DE SMACL ASSURANCES

Directeur de la publication : Patrick Blanchard • Directrice de la rédaction : Eva Kaplanis • Rédactrice en chef : Anne-Sophie Tauran • Ont collaboré à ce numéro : Julien Augereau, Sandrine Barbotin, Lisa Biteau, Béatrice Clabaut, Jean-Yves Delecheneau, Clémentine Goulard, Delphine Guérineau, Elsa Jouvanneau, Anne Madelenat, Claire Potreau, Stéphanie Ribbe, Vanessa Roux (SMACL Assurances) • Jean-Etienne Régniez et Françoise Michel (ATTF) • Rédaction : Michel Maximoff • Conception : Émilie Fleuriaux • Relecture : CorrectOgraphe • Crédits photos : Antoine Repessé • Darri • Getty Images • Impression : Imprimerie MAIF • ISBN : 978-2-493076-10-6



La voirie : définition et responsabilités

1.1 La voirie en tant qu'ouvrage public

• Qu'est-ce qu'un ouvrage public ?

L'ouvrage public se définit sur la base des trois éléments cumulatifs suivants :



1. C'est un bien immobilier ou mobilier (accessoires).



2. Il est aménagé par l'homme.



3. Il est affecté à l'usage du public pour répondre à un objectif d'utilité publique ou de service public.

Ainsi, la voirie et ses accessoires sont des ouvrages publics.

• Qu'entend-on exactement par voirie ?

La voirie est considérée comme faisant partie du domaine public dès lors qu'elle est ouverte à la circulation générale ou, à tout le moins, affectée à l'usage du public. À défaut, elle relève du domaine privé.



Une seule exception : les chemins ruraux

Les chemins ruraux bénéficient d'un régime mixte. Ils font, en effet, partie du domaine privé de la commune. Cependant, celle-ci a l'obligation de les entretenir dès l'instant où elle y a réalisé des travaux ou un premier entretien.

- La voirie se décompose en deux grandes catégories

- L'ouvrage principal : la voie.
- Les dépendances et accessoires dans leur ensemble c'est-à-dire tout bien ayant un lien physique ou fonctionnel avec l'ouvrage principal tel qu'il doit être considéré comme un accessoire indispensable de l'ouvrage principal (Conseil d'État, 17/03/2017, n° 397035).

Exemples :

- Les trottoirs
- Les ralentisseurs et assimilés (coussins berlinois)
- Le mobilier urbain (candélabres)
- Les arbres
- Les bornes et plots
- Les accotements et talus
- Les îlots directionnels
- La signalisation permanente et temporaire
- Les murs de soutènement de la voie, même s'ils sont construits sur une propriété privée



Attention !

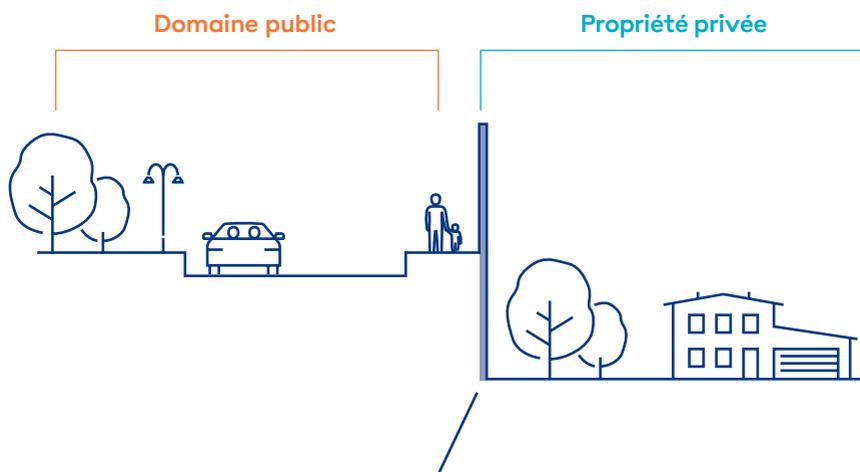
Les terrains contigus laissés par les riverains entre leur mur de clôture et la voie sont présumés faire partie de la voie publique.





Le cas particulier des murs de soutènement

Sauf titre de propriété contraire et dès lors qu'ils soutiennent la voirie, les murs de soutènement sont considérés comme accessoires de celle-ci. Ils font donc partie du domaine public (Cour administrative d'appel de Bordeaux, 26 avril 2018 : « *Un mur destiné à soutenir une voie publique, qui passe en surplomb d'un terrain privé, constitue l'accessoire de la voie publique et présente le caractère d'un ouvrage public, alors même qu'il serait implanté dans sa totalité sur un terrain privé* »).



**Mur de soutènement =
accessoire de la voirie
car il soutient celle-ci.**

1.2 Les dommages de voirie et leurs impacts

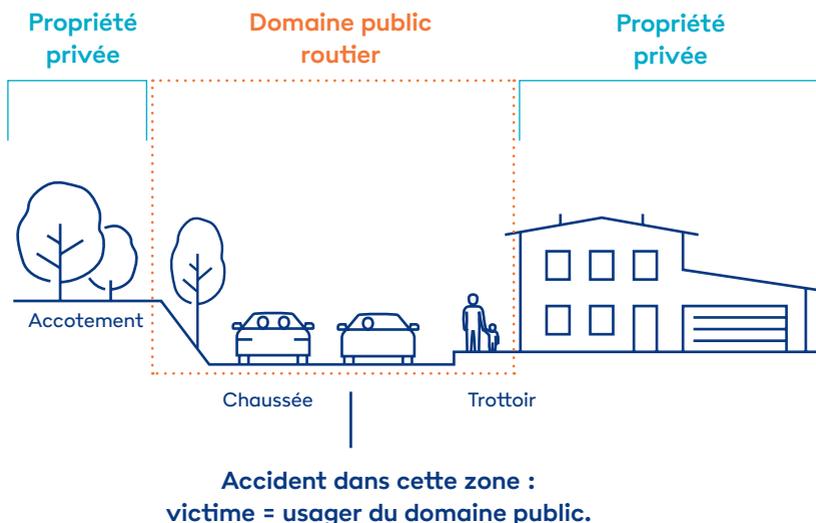
- La différence entre le statut d'utilisateur et celui de tiers

Les dommages de voirie peuvent impacter les tiers autant que les usagers. C'est la différence entre le statut d'utilisateur et celui de tiers qui détermine le régime juridique de la responsabilité en cas de dommage de voirie :

- l'utilisateur est celui qui utilise l'ouvrage ou en bénéficie au moment de l'accident ;
- le tiers, lui, à l'inverse, n'en a pas l'usage.

➤ Deux situations pour y voir plus clair :

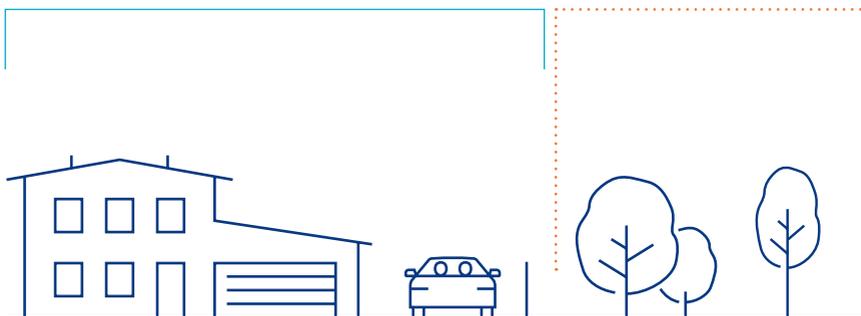
- Un cycliste chute en raison d'une déformation de la route. C'est un usager, car il circule sur l'ouvrage public à l'origine de son accident.



- Un arbre implanté dans un parc public tombe sur un mur de clôture privatif. Voisin ou riverain, le propriétaire du mur n'a pas l'usage du parc. Il est donc considéré comme un tiers.

Propriété privée

Domaine public



Parc public (par exemple)
Accident dans cette zone :
victime = tiers.



1.3 Qui est responsable en cas de dommage ?

• Les dommages de travaux publics

Verglas, excavation, absence d'éclairage, chaussée glissante, chute d'arbres, etc. Tout accident provoqué par la voirie publique constitue ce qu'on appelle, en droit, un dommage de travaux publics. Le régime de responsabilité sera différent selon la qualité de la victime :

- responsabilité présumée pour un dommage causé à un usager ;
- responsabilité sans faute en cas de dommage causé à un tiers.

Dans tous les cas, la victime doit apporter la preuve :

- de son dommage ;
- d'un désordre impliquant l'ouvrage public ;
- d'un lien de causalité direct et certain entre les deux.

Dès lors que ces trois éléments sont rapportés, la responsabilité administrative de la collectivité est présumée. À charge pour elle d'apporter tous les éléments de preuve tendant à démontrer :

- que le désordre n'excède pas celui que tout usager d'un ouvrage public doit s'attendre à rencontrer ;
- ou que l'ouvrage a bien été entretenu ;
- et/ou que l'accident résulte d'une faute de la victime.

De manière générale, c'est la commune, en tant que propriétaire, qui est redevable de l'obligation d'entretien de la voirie (art. L.141-8 du Code de la voirie routière et art. L.2321-2-20 du Code général des collectivités territoriales) sauf si celle-ci a été transférée à un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) qui récupère alors cette compétence et a donc la charge de l'entretien. Dans tous les cas, la responsabilité de la collectivité peut être engagée en cas de défaut d'entretien normal de l'ouvrage.

Pour en savoir plus :

Consultez les articles de l'Observatoire SMACL,
« Défaut d'entretien normal d'un ouvrage public »,
(www.observatoire-collectivites.org)



• Qu'est-ce qu'un entretien normal ?

Dans le cadre d'un accident de voirie, la responsabilité de la collectivité ne sera retenue qu'en cas de défaut d'entretien normal de l'ouvrage. Charge à elle de démontrer qu'elle a pris les mesures d'entretien et/ou de réparation adaptées pour pallier toute défectuosité de la voirie. D'où l'importance pour elle d'assurer :



1. Le suivi dans la surveillance des risques affectant tout ouvrage public.



2. La traçabilité des actions qu'elle entreprend pour y remédier.

Un défaut d'entretien normal d'un ouvrage peut être :

- un défaut d'entretien de l'ouvrage en tant que tel (par exemple un trou dans la chaussée) ;
- un défaut de conception (hauteur excessive d'un ralentisseur, espacement trop important des barreaux d'une grille d'avaloir qui ne respecte pas les normes de sécurité) ;
- un défaut de signalisation au sens large (absence ou inefficacité d'un éclairage, manque d'information aux usagers, etc.).



À retenir :

Deux grandes tolérances dont bénéficient les collectivités

1. Tout usager circulant sur un espace public doit s'attendre à rencontrer des obstacles, des imprévus, à condition qu'ils ne soient pas excessifs ou disproportionnés.

Exemples : nids-de-poule, déformations d'enrobé, pavés autobloquants dépassant de la chaussée. Toute défectuosité inférieure à 5 cm ne constitue pas, en principe, un défaut d'entretien de l'ouvrage.

2. Le délai d'entretien : les juges n'exigent pas, de la part du propriétaire une surveillance 24 h/7 j de la voie, la collectivité « ne pouvant être tenue à l'impossible ».



• Qu'en est-il des pouvoirs de police du maire ?

S'agissant de la voirie, le maire dispose de pouvoirs de police générale (art. L.2212-2 et L.2213-1 du Code général des collectivités territoriales) y-compris lorsque ces voies situées en agglomération n'appartiennent pas au domaine communal (art. L.2213-1 du même Code).

L'absence de mise en œuvre de ces pouvoirs peut entraîner la responsabilité de la collectivité (cf. encadré ci-après).



Une inaction qui peut coûter cher !

- **Les faits**

En sortant d'un garage au bout d'une impasse, un camion de dépannage s'engage sur une route départementale en agglomération et heurte un tramway à un croisement.

- **Le jugement**

L'expertise démontrera l'existence de précédents et le caractère dangereux du croisement. La commune sera ainsi condamnée pour ne pas avoir pris des mesures, en particulier la mise en place d'une signalisation ad hoc pour signaler le danger et la priorité au tramway pour limiter les risques d'accidents. Depuis des feux de circulation ont été installés.



• Quelle responsabilité pénale pour les collectivités et les élus ?

En cas d'accident grave survenu sur une voie, la responsabilité administrative de la collectivité gestionnaire de la voie pourra être engagée, tout comme sa responsabilité pénale et celle de ses élus :

- la responsabilité pénale des collectivités ne portera que sur une activité susceptible d'être déléguée à une entreprise privée (délégation de service public) ;
- celle des élus reposera sur une faute, d'une certaine gravité (on parle de faute qualifiée), à savoir :
 - soit la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité imposée par la loi ou le règlement ;
 - soit une faute caractérisée qui exposait la victime à un risque grave que l'élu ne pouvait ignorer.

• Deux exemples qui incitent à la plus grande prudence

1. Un véhicule fonce dans la foule lors d'une fête communale provoquant le décès d'un participant présent sur la voie. La responsabilité pénale du maire est engagée et il est condamné pour ne pas avoir fait fermer la route à l'occasion de la manifestation.
2. Un motard est mortellement blessé par un véhicule. Le conducteur, qui quittait son domicile, n'a pas vu le motard. L'enquête pénale démontrera que la visibilité à la sortie de la route était rendue très difficile, du fait de la présence de plusieurs arceaux et potelets installés par la commune et d'un miroir réflecteur qui n'était pas aux normes. Le propriétaire avait informé la ville de ce dysfonctionnement et plusieurs réunions avec les riverains avaient été organisées. Selon le tribunal, la responsabilité pénale de la commune est ici engagée.

À noter



Il est important d'être attentif au risque de responsabilité pénale car l'éventuelle condamnation sera personnelle et devra être supportée par la commune ou l'élu et non l'assureur.

• Quand la justice tranche...

Définir la responsabilité en cas de dommage de voirie n'est pas toujours chose évidente comme le montrent ces trois exemples de décisions rendues par les tribunaux.

1 - Que la lumière soit !

Le cas



Un piéton chute, de nuit, à cause du relèvement d'une borne escamotable sur une voie semi-piétonne.

Le verdict



La commune est jugée responsable. La présence d'un feu clignotant destiné aux automobilistes et d'une signalisation au sol, non visible la nuit, n'est pas jugée suffisante. S'il appartient aux piétons de prendre les précautions nécessaires contre les risques que laissent normalement prévoir les signes visibles de l'existence de l'obstacle sur la voie publique, il ne peut leur être reproché de ne pas avoir deviné la présence d'un danger qui n'est pas suffisamment signalé. La signalisation doit être adaptée et être visible, y compris la nuit.
— **Tribunal administratif de Nice, 12 mars 2024.**

2 - À l'impossible, nul n'est tenu !



Le cas

Lors de son jogging, un coureur tombe après avoir heurté un socle de panneau de signalisation vandalisé peu de temps avant, et présent sur le trottoir.



Le verdict

La commune n'est pas responsable, dès lors que ses services techniques n'ont pas été préalablement prévenus de la dégradation de ce panneau, vandalisé moins de 48 heures avant l'accident. La commune n'a pas disposé du temps nécessaire pour procéder à la signalisation de l'aspérité. Le juge souligne également que cet obstacle était d'une très faible hauteur (entre 1 et 2 centimètres), de sorte qu'il n'excédait pas les difficultés que les usagers de la route peuvent normalement s'attendre à rencontrer. Enfin, il rappelle que le fait de mettre en place une signalisation après l'accident n'équivaut pas à une reconnaissance de responsabilité de la commune.

— **Tribunal administratif de Rennes, 22 septembre 2022.**

3 - La poire en deux



Le cas

En raison de sa hauteur, un poids lourd heurte les branches d'un arbre surplombant la chaussée alors que la voie est interdite à la circulation de véhicules de plus de 3,5 tonnes.



Le verdict

La commune est déclarée responsable. Compte tenu du nombre et de l'importance des exceptions prévues à l'interdiction de circulation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes, la circulation dans cette rue de véhicules d'un gabarit important devait être envisagée. En l'espèce, l'arrêté municipal stipulant cette interdiction ne s'appliquait pas aux camions de livraison pour la desserte des riverains, ce qui était précisément le cas de la victime. D'autre part, la commune ne rapporte pas la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage public dont elle a la charge, faute d'avoir procédé à l'élagage de l'arbre impliqué. Cependant les juges estiment que la victime, en sa qualité de chauffeur professionnel, a commis une faute en n'anticipant pas la collision de son véhicule avec les branches d'un arbre, même s'il estimait la visibilité suffisante, et a ainsi contribué, à hauteur de 50 %, à la réalisation de son propre préjudice.

— **Cour administrative d'appel de Paris, 30 septembre 2016.**

3 mots-clés



• Surveillance

La voirie et ses accessoires nécessitent une surveillance soutenue et régulière. L'organisation, de la part des collectivités, de patrouilles planifiées permet d'en vérifier le bon état et d'en signaler plus rapidement tout éventuel dysfonctionnement. De même, les zones de travaux doivent être régulièrement contrôlées.

• Réactivité

La signalisation d'un danger de voirie, potentiel ou avéré, doit mobiliser les services concernés dans les délais les plus brefs possibles. La rapidité d'intervention est, en effet, un paramètre-clé dans la diminution des accidents et l'évitement des suraccidents.

• Traçabilité

La consignation de chaque intervention des agents sur la voirie est une absolue nécessité. Carnet d'entretien, rapport d'intervention, photo, mais aussi notification des appels de signalisation reçus des usagers ou émis par les services sont, en effet, autant d'éléments matériels grâce auxquels la collectivité peut se défendre lorsque sa responsabilité est mise en cause.



Vos témoignages



Nous avons mis en place une procédure pour mieux gérer nos sinistres avant transmission à l'assureur.

L'objectif est que tous nos services en charge de la surveillance et de l'entretien routier travaillent de la même façon avec les mêmes délais et documents quel que soit le territoire concerné et la nature du sinistre. Nous avons également mis en place des actions de sensibilisation, ainsi que des formations pour les gestionnaires administratifs pour qu'ils développent des réflexes en vue de constituer des dossiers dit complets.

Face à la récurrence de certains sinistres, nous avons élaboré des fiches thématiques pour prévenir les risques liés notamment aux obstacles occasionnels, aux mises en cause de la chaussée (nids de poule, excavation) ou de la voie (défaut d'éclairage ou de signalisation).

Concernant les réclamations des usagers, nous nous engageons à répondre dans le délai réglementaire de deux mois avec une analyse circonstanciée et motivée en cas de notification de rejet. Nous prenons le temps d'instruire et d'argumenter, gage de la volonté de la collectivité d'assurer une égalité de traitement dans les dossiers suivis. Puis nous procédons à l'indemnisation du sinistre dans les cas où le défaut d'entretien normal de la voie est avéré. Cette démarche a du sens pour les agents impliqués et nous-mêmes car nous avons le fort sentiment d'œuvrer dans l'intérêt de la collectivité départementale.

Marine Mulon et Cécile Loullier,
Gestionnaires du Pôle assurances au service des affaires juridiques et des assemblées du Conseil départemental d'Indre-et-Loire (37)







Comment
réduire
les risques
d'accident
de voirie ?

2.1 Les 9 principales causes d'accident de voirie



Lorsqu'ils se trouvent sur la voie publique, les usagers sont exposés à des risques pouvant entraîner la mise en cause de la responsabilité de la collectivité en cas d'accident.

- 1 ➤ **Le défaut de signalisation**
- 2 ➤ **Les excavations et dénivellations**
- 3 ➤ **Les arbres**
- 4 ➤ **Les plaques d'égout et les avaloirs**
- 5 ➤ **Les bornes**
- 6 ➤ **Les ralentisseurs**
- 7 ➤ **Les gravillons**
- 8 ➤ **La neige et le verglas**
- 9 ➤ **Le débroussaillage et le fauchage tardif**

• Fiche n° 1

Le défaut de signalisation



Présente de façon permanente, ou pour indiquer temporairement une zone de travaux ou de danger avant réparation, la signalisation est un élément essentiel de la sécurisation de la voirie. Son absence ou son inadaptation constitue un défaut d'entretien normal et peut engager la responsabilité de la collectivité. Ainsi, lorsqu'un ouvrage public s'avère dangereux pour les usagers, le maître d'ouvrage et la personne publique chargée de son entretien doivent remédier au danger ou, à tout le moins, le signaler de façon appropriée.



Le B.A. – BA de la signalisation

4 mots d'ordre lorsqu'une signalisation est mise en place :

- adaptation à la situation
- cohérence
- valorisation
- lisibilité

Dans une collectivité de « petite taille », tous les panneaux ne sont pas indispensables. Néanmoins, certains d'entre eux apparaissent nécessaires :

- type AK « danger »
- type B « prescription »
- type B « obligation »
- type B « fin de prescription »
- type C « indication »
- type K « balisage »



Pour les chantiers de quelques heures (rescellement d'une plaque d'égout, abaissement d'une bordure de trottoir, etc.), les panneaux AK5, K8 et les cônes suffisent.

Important

Le panneau AK5 signale un chantier en activité et le panneau AK14 signale un chantier en cours non terminé (danger). Dans ce cas, le panneau AK14 remplace le panneau AK5 le soir, et, à la reprise du chantier, le panneau AK5 reprend sa place.

Les différents types de panneaux de signalisation

Catégories de signaux		Nature des signaux				Modèles
		Type	Forme	Fond	Divers	
Danger		AK	Triangulaire	Jaune	Listel rouge et symboles noirs	
Position		K	Rouge et blanc pour la plupart			
Prescription	Interdiction	B	Circulaire	Blanc	Symboles et caractères noirs et/ou rouges, listels rouges	
	Obligation			Bleu	Symboles et listels blancs	
	Fin d'interdiction			Blanc	Symboles et listels noirs	
Indication		KC	Rectangulaire	Jaune	Symboles, lettres et listels noirs	
Direction		KD	Rectangulaire ou flèche droite	Jaune	Symboles, lettres et listels noirs	
Panonceaux		KM	À fond jaune (les panneaux de type M associés à un panneau de type B sont de la couleur du panneau)			

Les panneaux de signalisation de chantier sont implantés à une distance du chantier de :

- 50 mètres en agglomération ;
- 150 mètres hors agglomération.



• Les objectifs d'une bonne signalisation

- Information et sécurité des usagers.
- Protection des agents sur le chantier.
- Prévention et réduction des risques d'accidents.



• Les bonnes pratiques

- Mise en place de patrouilles régulières afin d'identifier les difficultés rencontrées sur la voirie, les signaler et les répertorier.
- Consignation des appels émanant des usagers qui signalent des anomalies.
- Mise en place d'une signalisation adaptée aux anomalies.
- Programmation rapide d'éventuels travaux de réfection.
- Adoption de mesures préventives pour éviter les accidents.
- Implication des administrés au signalement de tout problème sur la voirie.

La signalisation doit être installée en amont, adaptée, visible et stabilisée. Il convient également de veiller régulièrement à ce qu'elle soit toujours en place.



• Les outils



- Registre de la voirie pour conserver la trace de toutes les mesures de précaution entreprises : consignation des contrôles, PV de visites d'entretien, comptes-rendus d'intervention, photographies datées.
- Types de panneaux à installer, positionnement, distances : retrouvez l'ensemble des mesures à adopter en téléchargeant notre dépliant « Signalisation des chantiers temporaires » via le QR Code suivant ou sur smacl.fr



Exemples :



- Site Internet de la ville de Niort, rubrique « Mes démarches »

Signaler une anomalie sur la voie publique : vous avez constaté une anomalie sur la voie publique. Vous pouvez la signaler à la collectivité qui la traitera dans les plus brefs délais.



Signalement d'une anomalie en 3 étapes :

1. Localisation du signalement.
2. Description du signalement.
3. Vous identifier.



- Application mobile gratuite Thelma®

Nid-de-poule, poteau défectueux, arbre dangereux, etc. Cette application permet aux usagers d'alerter les services techniques de leur collectivité à propos de tout problème de voirie.



C'est arrivé !

Une commune décide de réhabiliter sa voirie.

Elle confie les travaux à une entreprise. Celle-ci a en charge la mise en place de la signalisation du chantier. La commune est maître d'œuvre. Un cycliste décide de faire une sortie et emprunte la voie en travaux. La voie est en pente et les travaux dans un virage. Surpris, le cycliste chute lourdement sur la zone décaissée et est grièvement blessé. La commune sera condamnée aux côtés de l'entreprise au motif qu'il manquait la signalisation d'approche.



Le mot de votre assureur !

Connaissez-vous la théorie de l'impossible ?

Le constat d'un désordre sur un l'ouvrage public fait peser sur la collectivité une présomption de responsabilité sauf si elle démontre l'impossibilité de mettre fin au désordre avant l'accident. Cette théorie dite, de l'impossible, est admise par les tribunaux dans 3 cas de figure :

1. Lorsque les services techniques ne disposent pas d'un délai suffisant pour intervenir et remédier aux difficultés rencontrées.

Exemple : Le fait qu'un regard de télécommunication ait été détérioré par le passage d'un camion une demi-heure avant la chute d'un piéton ne permet pas aux services techniques de disposer du temps nécessaire pour intervenir.

2. Lorsque les services techniques ne sont pas avertis du danger ou sont alertés trop tard pour pouvoir intervenir.

Exemple : La direction départementale de l'équipement a été avertie de la présence sur la chaussée d'une grille (plaque d'égout, grille d'avaloir, de collecte, d'aération, etc.) arrachée par des individus ayant provoqué un accident de la circulation à 2h10 du matin. Une équipe s'étant rendue sur les lieux dès 8h30 pour la remettre en état, la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage est rapportée.

3. Lorsque les contrôles ont été effectués trois quarts d'heure ou une heure avant l'accident ou même, la veille de celui-ci. À l'inverse, le fait que les patrouilles de sécurité soient passées sur les lieux de l'accident deux jours avant ce dernier, n'établit pas que toute mesure avait été prise pour assurer le bon entretien de l'ouvrage. Il est donc important de surveiller régulièrement la présence de la signalisation sur les lieux.

Pour aller + loin :

Téléchargez notre guide
« La signalisation
des chantiers temporaires »



• Fiche n° 2

Les excavations et dénivellations

Pavé manquant sur un trottoir, nid-de-poule au milieu de la chaussée, accotement détérioré : les risques de chutes ou d'accidents sont multiples en raison de la dégradation des revêtements avec le temps, les passages et les conditions météorologiques. Pour garantir la sécurité des usagers, il appartient au gestionnaire de la voirie de prendre toutes les mesures d'entretien nécessaires.



• Les bonnes pratiques



- Identifier le gestionnaire de la voirie et à qui incombe l'entretien de celle-ci.
- Procéder au rebouchage des excavations dès connaissance du problème.
- Informer les usagers de la route par une signalisation adaptée quand la réparation n'est pas possible immédiatement. Exemple : panneau « attention chaussée déformée ».
- Garantir la traçabilité des actions entreprises (rebouchage ou pose de panneaux) afin de pouvoir prouver le bon entretien. Le simple contrôle visuel des agents est insuffisant.



• Les outils

- Carnet d'entretien.
- Fiche pour chaque intervention.



Le mot de votre assureur !

La jurisprudence retient qu'une excavation ou une dénivellation d'environ 5 cm ne présente pas un risque excédant ceux auxquels doivent normalement s'attendre les usagers.

Exemple : Un piéton chute en raison d'une excavation liée à l'absence d'un pavé sur la chaussée : la collectivité aurait-elle dû signaler cette défectuosité ? Non, estiment les juges car l'excavation n'excédait pas « les défectuosités qu'un piéton normalement attentif et observant la prudence qu'impose un revêtement pavé peut s'attendre à rencontrer sans qu'elles ne soient signalées. » Ils écartent ainsi le défaut d'entretien normal de la chaussée (Tribunal administratif de Strasbourg, 25 avril 2023).



• Fiche n° 3

Les arbres



Feuilles, fruits, branches, racines, troncs : toutes les parties de l'arbre peuvent constituer un danger pour les usagers de la voirie comme pour les tiers (riverains d'un parc public, par exemple). Les collectivités « propriétaires » sont ainsi confrontées aux risques les plus divers qu'elles sont tenues d'endiguer au maximum par un entretien sans faille.

• Les principaux risques

- **Feuilles / fruits** : glissades par temps de pluie, chutes du fait du masquage d'une excavation, dégât des eaux lié à l'encombrement de gouttières.

À noter !



La chute de fruits ou de feuilles ne constitue pas, a priori, un défaut d'entretien sauf si cela dépasse les risques que prennent les passants en circulant à proximité des arbres. Exemple : chute d'une noix de coco d'un palmier implanté dans un parc sur un promeneur, le blessant gravement.

- **Branches / troncs** : dégâts matériels (chute sur véhicules stationnés), dégâts corporels (passants, cyclistes, etc.), causes d'accident (véhicules en circulation).

- **Racines** : risque de chutes (piétons, cyclistes), dégradation de revêtements ou de murs (poussée hydrostatique).
- **L'élagage ou l'absence d'élagage** : chute de branche lors de l'élagage ou absence d'élagage et risque de blessures liées à ces manquements.



• Le premier réflexe

Identifier les limites du domaine communal et répertorier les arbres implantés et leurs essences.



• Les bonnes pratiques

Les arbres et haies implantés sur le domaine public constituent une dépendance de ce domaine. De la sorte, ils doivent faire l'objet d'un entretien au même titre que ceux implantés sur le domaine privé. L'absence d'entretien de cette végétation est susceptible d'engager la responsabilité de la collectivité, tant à l'égard des usagers des espaces publics (promeneurs, automobilistes, etc.) que des tiers riverains. Mais qu'entend-on par « entretien de la végétation » ? Il faut contrôler, vérifier, intervenir et tracer !

En d'autres termes, un défaut d'entretien pour un arbre c'est, notamment, la présence de signes de pourrissement, une inclinaison inquiétante, une absence anormale de feuillage, le dépérissement d'une partie de l'arbre, la présence de cavité dans le tronc, etc. En somme, tout ce qui pose question et qui est susceptible de constituer un élément de dangerosité pour les biens et les personnes.

Voici quelques exemples de bonnes pratiques :

- ramasser les feuilles mortes de manière régulière (voire accrue pendant la période automnale) ;
- limiter le stationnement des véhicules autour des zones déformées par des racines ou sous des arbres identifiés comme potentiellement fragilisés ;
- se renseigner sur les essences plantées, tant sur leur rusticité (en lien avec les problématiques de sécheresse notamment) que sur le développement de leurs racines ;
- installer des filets antiracinaires autour des plantations neuves ;
- vérifier que les gros sujets caducs n'obstruent pas les gouttières des habitations riveraines ;
- dévitaliser les souches des arbres abattus ;
- être attentif à l'existence d'un éventuel signe de dépérissement extérieur, trahissant l'état de santé des arbres : veiller aux signes de dangerosité (pourrissement, inclinaison inquiétante, absence anormale de feuillage, cavité dans le tronc, etc.) ;
- programmer des élagages réguliers ;
- installer, dans les plus brefs délais, la signalisation adéquate lorsqu'une décision d'abattage ou d'élagage est prise.



• Les outils

- Répertoire des arbres implantés sur le territoire.
- Carnet d'entretien pour démontrer le suivi et l'entretien régulier des espaces verts comportant : les dates de passage, les arbres visés par les contrôles, la nature des interventions et les constats effectués, les photographies, les mesures à prendre et les délais d'intervention.
- Calendrier d'intervention.
- Rapport phytosanitaire (effectué par une entreprise spécialisée, à échéance régulière et selon les essences d'arbres répertoriées).



Le mot de votre assureur !

3 situations particulières :

1. La force majeure

La loi précise qu'elle doit être imprévisible, extérieure et irrésistible. La question de l'invoquer peut se poser pour les arbres, en cas de tempête par exemple. Cependant, la force majeure ne dédouane pas la collectivité de démontrer le bon entretien des arbres. En outre, elle ne sera retenue que si l'on peut démontrer le caractère exceptionnel et irrésistible de l'événement climatique. Dans la pratique, cela est peu, voire jamais retenu, quand bien même l'état de catastrophe naturelle est déclaré.

2. Les îlots de sénescence

Dans le cadre de leur politique environnementale, certaines collectivités abandonnent volontairement une surface boisée afin de lui permettre d'évoluer librement, sans intervention humaine. Cette pratique, qui permet de soutenir la biodiversité forestière, suppose de laisser les arbres dépérir, jusqu'à chuter et pourrir au sol. Aussi louable soit cette initiative, elle génère des risques qu'il faut savoir anticiper pour garantir la sécurité des personnes (pas d'îlots en amont ou à proximité des chemins de randonnée, contrôle des risques d'incendie, etc.).

3. Le changement climatique

Face à cet enjeu majeur, la décarbonation et la création de zones d'ombre dans les villes semblent des solutions adaptées. Oui, mais quelles essences planter ? Comment gérer les besoins en eau de la végétation lors des périodes de restriction ? Toutes ces questions supposeront un suivi beaucoup plus régulier des arbres, un entretien accru du domaine public et peut-être aussi une évolution législative. C'est la réflexion globale de verdissement des agglomérations qu'il nous faudra repenser dans un avenir proche.

Les tempêtes et forts événements pluvieux sont également l'occasion pour les collectivités de s'atteler à un état des lieux des risques liés à la présence de végétation.



• Fiche n° 4

Les plaques d'égouts et les avaloirs

Les réseaux enterrés du domaine public (assainissement, eau potable, eaux pluviales) disposent de regards de visite ou de grilles de collecte qui peuvent engendrer des dommages dès lors qu'ils sont défectueux. Leur entretien relève en principe du propriétaire du réseau. Ce dernier peut toutefois déléguer cette tâche :

- au titulaire de la compétence voirie (l'ouvrage devient alors un accessoire de la chaussée) ;
- à un concessionnaire ou un fermier dans le cadre d'une délégation de service public.



• Les principaux désordres

- **Déformation** : l'ouvrage n'adhère plus à son support et dépasse de 5 cm le niveau du sol.
- **Soulèvement** : la grille ou la plaque se soulève lorsqu'on la franchit.
- **Absence** : la plaque est sortie de son emplacement.



• Les points de vigilance

- Après de fortes pluies, les eaux de ruissellement peuvent soulever et déplacer les grilles d'avaloirs et les plaques des réseaux pluviaux et unitaires.
- Quand les grilles traversent la chaussée, elles sont davantage sujettes aux dégradations, notamment par les poids lourds.
- Les grilles d'avaloirs posées dans le sens de la circulation peuvent faire chuter les cyclistes.



• Les bonnes pratiques

- Surveiller régulièrement les grilles et leur support.
- Veiller au sens des grilles sur une voie de circulation.
- Verrouiller les plaques avec un système de sécurisation.
- Utiliser une signalisation adaptée à chaque situation :
 - sur les trottoirs : cônes, rubalise, barrières de regard, etc.
 - sur la chaussée : limitation de vitesse, signalisation danger type AK14, barrière de position de type 8K8, voire mise en place d'un alternat de circulation dans les cas les plus dangereux.
- Nettoyer régulièrement les caniveaux et avaloirs afin d'éviter la formation de flaques d'eau importantes sur la voie.



• Les outils

- Registre où chaque intervention (installation de signalisation ou contrôle) est datée et consignée.



• L'œil du juriste

Chaque victime est un usager de la voirie. Afin de faire valoir l'absence de responsabilité de la collectivité qui a la charge de l'ouvrage mis en cause, il conviendra d'en rapporter le bon entretien. Cet élément sera rapporté impérativement par des **écrits datés des agents** qui auront effectué une surveillance préventive ou une intervention curative (remplacement, réparation) sur cet « accessoire de la voirie ».

Cette notion « d'accessoire » est importante. La commune, en effet, doit veiller à ce que toutes les voies de son territoire soient sans danger, y compris par des ouvrages ne lui incombant pas. Même si elle ne peut procéder à la remise en état de la plaque d'égout ou de la grille d'avaloir, il lui sera reproché de ne pas avoir, au moins, **signalé le danger** que cet ouvrage représentait du fait de sa défectuosité.



Attention !

Le fait de mettre de la peinture au pied de la plaque ou la grille accidentogène ne constitue pas une signalisation appropriée, puisqu'elle ne sera visible que lorsque l'utilisateur arrivera sur le danger et non au préalable.

- Afin de vérifier que la signalisation est toujours à sa bonne et juste place, il convient de procéder régulièrement à des contrôles, idéalement hebdomadaires voire plus fréquents si la zone de passage est intense. Cette surveillance indispensable doit être systématiquement notifiée et datée.



C'est arrivé !

Condamnation fixe pour un boîtier mobile
Intégrée à la chaussée, une boîte de protection des installations téléphoniques mobiles présente des défauts. Les services de la voirie préviennent l'opérateur et mettent en place, dans l'attente de l'intervention, une signalisation provisoire (cônes de Lübeck). Cependant, avec le passage répété des véhicules, ces cônes sont déplacés. Un véhicule roule sur la plaque de protection, laquelle sort de son emplacement et se bloque sous le véhicule qui fait plusieurs tonneaux. Le conducteur est grièvement blessé.

Bien que cette boîte appartienne à l'opérateur téléphonique, la collectivité est condamnée avec ce dernier à verser une provision indemnitaire à la victime. Les juridictions considèrent que cette boîte est un accessoire de la voirie de sorte que la collectivité ne pouvait se soustraire à son obligation d'entretien et de surveillance. Il lui appartenait en conséquence de mettre en œuvre une signalisation adaptée en attendant la réparation définitive par l'opérateur.

• Fiche n° 5

Les bornes

Hydrauliques ou manuelles, les bornes qui régulent l'accès à certaines voies peuvent constituer un danger pour les usagers, tant les véhicules que les piétons. En cause le plus souvent : un mauvais calibrage de leurs fonctions, une usure du mécanisme de verrouillage, une absence de signalisation ou, plus généralement, un défaut d'entretien.



• Les bonnes pratiques

- Procéder à un contrôle régulier et fréquent des bornes.
- Conserver les justificatifs liés aux interventions.
- Mettre en place une signalisation appropriée.
- Désactiver les bornes présentant un dysfonctionnement en attente de leur remise en état.



• Les outils

- Plan de maintenance et d'entretien. Il prolonge la durée de vie des bornes et garantit leur fonctionnement efficace et sécurisé.
- Carnet d'entretien. Il atteste du suivi et de l'entretien régulier des bornes (date des passages, nature des interventions, constats effectués, etc.).
- Relevés informatiques des mouvements de la borne. Ils permettent de vérifier à l'instant T, l'absence de dysfonctionnement.
- Signalisations horizontale et verticale. Elles indiquent aux usagers la présence de l'ouvrage et les modalités de fonctionnement.
- Caméras de vidéosurveillance. Elles prouvent le bon fonctionnement de la borne et, le cas échéant, la faute de l'utilisateur.

En cas de sinistre provoqué par une borne, la responsabilité de la collectivité est présumée. Pour s'en dégager, c'est à elle de prouver le bon entretien ou de mettre en avant la faute de la victime. Or, la notion juridique de « bon entretien » va au-delà du simple entretien technique. La collectivité doit, en effet, prouver l'absence de dysfonctionnement de la borne avec des justificatifs. Parmi les défauts d'entretien qui pourraient lui être reprochés, on note le plus fréquemment : un mauvais fonctionnement, une absence d'entretien préventif et / ou un entretien tardif, une absence de visibilité de la borne, une mauvaise signalisation, un défaut d'information du fonctionnement de la borne. **Conclusion : quelles que soient les mesures prises, les justificatifs sont indispensables pour prouver le bon entretien. La seule absence de dysfonctionnement est insuffisante.**

Exemples :

• Favorable

Accident d'un motard sur une borne qui s'est relevée à son passage.

Le dysfonctionnement de la borne n'était pas démontré. En revanche, les témoignages ont permis de mettre en avant la faute de la victime (vitesse excessive, mauvais usage de la borne).

• Défavorable

Fauteuil roulant contre borne escamotable.

La commune n'a pas rapporté le bon entretien. Elle a pourtant présenté un relevé informatique n'ayant retenu aucun incident le jour du sinistre. De nombreux témoins ont attesté du fait que la borne s'abaissait et se relevait à répétition alors même qu'aucun véhicule n'était passé. L'absence d'autres sinistres est inopérante. Aucune faute n'est retenue contre la victime qui s'est engagée sur une zone libre (borne abaissée) et qui ne pouvait voir le feu de signalisation masqué par un groupe de personnes.



• Fiche n° 6

Les ralentisseurs

Dos d'âne, coussin berlinois, ralentisseur trapézoïdal, (etc.). Si tous ces aménagements ont pour objectif de réduire la vitesse des usagers de la route, ils peuvent également provoquer de nombreux accidents où la responsabilité de la collectivité peut être recherchée.



• Les bonnes pratiques

- Respecter impérativement les normes de construction.
- S'assurer de la visibilité des ralentisseurs et de leur parfaite signalisation.
- Vérifier régulièrement leur état et ne pas hésiter à signaler le moindre problème (dégradation du revêtement, effacement de la peinture, etc.).





• Les caractéristiques techniques



Les ralentisseurs répondent à des caractéristiques techniques définies par des normes par exemple AFNOR NF P98-300. Pour en savoir plus, **consultez l'article 1^{er} du décret du 27 mai 1994** relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal.

• Ils doivent être :

- implantés sur une voie dont la circulation est limitée à 30 km/h ;
- perpendiculaires à la chaussée ;
- visibles de jour comme de nuit (panneaux de signalisation, dispositifs réfléchissants, etc.) ;
- hauts de 10 cm maximum.



Vous pouvez retrouver l'ensemble des caractéristiques détaillées, ainsi que les dispositifs d'alerte et de modération de la vitesse liés aux ralentisseurs et dos d'âne dans **le guide du Cerema intitulé « Ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal - Textes et recommandations - 1994 »**.

Il existe également d'autres types de ralentisseurs tels que les plateaux et les coussins. Ces derniers ne sont pas concernés par la norme NF P98-300, ce qui a déjà fait l'objet de litiges en cas d'accident. Comme pour les autres ralentisseurs, il est recommandé de garantir un revêtement présentant une bonne adhérence. Vous pouvez également proscrire les coussins en polymère qui peuvent être très dangereux pour les cyclistes.

Pour aller plus loin, consultez le guide dédié aux plateaux et coussins édité par le Cerema.



Attention !

Toute problématique tenant aux caractéristiques techniques de ces ralentisseurs sont constitutives de défauts d'aménagements, engageant la responsabilité de la collectivité.



• La signalisation réglementaire

• Au sol :

- 3 triangles blancs réalisés sur la partie montante du dos d'âne et d'une largeur de 5 mètres ;
- pour les ralentisseurs de type trapézoïdal, le marquage au sol s'effectue par des bandes blanches sur le plateau supérieur qui débordent de 50 cm sur le rampant de chaque côté.

• Panneaux verticaux (signalisation avancée et de position) :

- à installer 40 à 50 mètres en amont afin de ne pas surprendre l'usager.

La signalisation n'est pas obligatoire pour ces équipements installés en zones 30 ou de rencontre. De même pour la signalisation au sol, les dents de requin (triangles blancs sur les rampes d'accès) peuvent être remplacées par une différenciation de revêtement, assurant une bonne visibilité de l'aménagement. Cela dit dans certains cas, le panneau de position C27 peut être intéressant pour bien percevoir l'obstacle.



Gare au respect des normes !

Sur une route départementale, un cycliste chute en passant sur un ralentisseur de type coussin berlinois. Ce dispositif de la même couleur que la voie, a été installé, sous maîtrise d'ouvrage de la commune, afin de limiter la vitesse en amont d'une école. Or, les triangles de signalisation au sol avaient été réalisés, non pas sur la pente, mais en amont, ce qui avait surpris le cycliste. La responsabilité de la commune a été retenue, les dommages ayant résulté de la mauvaise exécution des travaux dont elle était maître d'ouvrage.

• Fiche n° 7

Les gravillons

Qu'elle soit consécutive à la tenue d'un chantier à proximité, à la perte de chargement d'un véhicule, ou encore, à une accumulation engendrée par de fortes pluies, la présence de gravillons sur la chaussée constitue une source de danger importante. Il est de la responsabilité de la collectivité de veiller à remédier à la situation ou, à tout le moins, de la signaler de manière adéquate.



Le mot de votre assureur !

Contrairement aux hydrocarbures, aux nappes de boue ou autres obstacles de ce type, la présence de gravillons sur la chaussée n'est pas aléatoire et ceux-ci font partie intégrante des matériaux composant naturellement la route. Pour déterminer s'il y a défaut d'entretien, le juge administratif prendra en considération l'épaisseur de la couche de gravillons, son emprise sur la chaussée et la signalisation mise en place pour prévenir le danger. Ainsi, plus l'emprise et l'épaisseur sont importantes, plus la signalisation doit être adaptée et suffisante.



• Les bonnes pratiques

- Organiser des patrouilles pour identifier la présence de gravillons.
- Déterminer un rythme d'entretien de la chaussée.
- Vérifier la signalisation en place, notamment dans le cadre de travaux.
- Procéder à la signalisation du danger par des panneaux AK22 et panonceaux KM9.
- Les installer en amont : au moins 400 mètres avant l'obstacle avec un rappel 200 mètres avant (ces distances peuvent être réduites en agglomération à 250 et 100 mètres).

- Préciser la distance sur laquelle se situe la zone gravillonnée.
- Limiter la vitesse de circulation, notamment hors agglomération.
- Procéder au balayage des gravillons lorsque cela est possible.
- Dans le cadre de travaux, vérifier la signalisation mise en place et s'y substituer lorsque l'entreprise quitte le chantier.
- Vérifier que la signalisation est suffisamment fixée ou lestée avec des supports adaptés, et surtout visible, non masquée par la végétation notamment.



Bon à savoir !

Une bonne précaution à prendre

Dans le cadre de travaux publics, la réception met fin aux rapports contractuels. La responsabilité de l'entreprise ne peut alors plus être recherchée, quand bien même elle serait à l'origine d'un dommage. Aussi, la prudence commande à la collectivité de :

- prévoir, dans le cadre du marché, une clause de recours contre l'entreprise après travaux ;
- réserver, dans le procès-verbal de réception des travaux et dans le décompte général définitif, tout sinistre porté à sa connaissance.



• Les outils

- Carnet d'entretien pour démontrer le suivi et l'entretien régulier de la chaussée : date de passage, nature de l'intervention, constat, mesures prises.
- Planning des interventions mentionnant les jours et horaires de passage.
- Comptes-rendus de réunion de chantier sur la signalisation mise en place dans le cadre de travaux.

• Fiche n° 8

La neige et le verglas

En vertu de ses pouvoirs de police, le maire doit assurer la sécurité des usagers. Le déneigement fait donc partie de ses attributions et la responsabilité de sa commune peut être engagée en cas d'accident consécutif à la présence de neige ou de verglas au sol ou à une chute de neige ou de glace depuis un toit ou un arbre.



Le cas particulier des trottoirs

Le Conseil d'État a reconnu, aux maires, le pouvoir de prescrire aux riverains le déneigement du trottoir devant leur habitation. Pour cela, les communes doivent procéder à une publicité fréquente, à chaque début de saison : affichage de l'arrêté, rappel dans les bulletins municipaux et sur les tableaux d'information municipale, publications dans les journaux locaux, etc. En l'absence d'arrêté municipal, c'est à la collectivité de se charger de déneiger et de saler les trottoirs !



• Les bonnes pratiques

- S'informer régulièrement auprès des services météo.
- Procéder à des opérations de salage et/ou déneigement dans un délai raisonnable sur les voies jugées prioritaires.
- Mettre en place des panneaux de signalisation indiquant « verglas fréquent » (sol) et « danger chute de neige » (toit, arbre).
- Installer des barres antichute de neige sur les toits des bâtiments.



• Les outils

- Rapport technique précisant la date, l'heure et les rues concernées par ces opérations de salage ou de déneigement.
- Plan identifiant les voies prioritaires.



• L'œil du juriste

Parfois, les victimes auront la qualité de tiers vis-à-vis de l'ouvrage public. Il s'agit donc d'une responsabilité sans faute de la collectivité. C'est, par exemple, le cas d'une chute de neige, depuis le toit d'une église communale, sur un véhicule en stationnement en contrebas.

• Fiche n° 9

Le débroussaillage et le fauchage tardif

Projection de cailloux sur une personne ou un véhicule, incendie de haie ou de portail, etc. Il n'est pas rare que des riverains ou des tiers soient victimes de sinistres lors d'opérations de débroussaillage. Le fauchage tardif soulève lui aussi un problème. Il représente, en effet, un danger pour les automobilistes, confrontés à une visibilité réduite du fait d'une végétation devenue envahissante.

Les dommages causés lors des opérations de débroussaillage relèvent d'une responsabilité pour faute de service.



• Les bonnes pratiques

- Identifier et délimiter un périmètre de sécurité en amont de l'opération.
- Faire évacuer les véhicules stationnés dans le périmètre de sécurité et dévier la circulation des piétons.
- Prévoir un système de « bouclier » (ou utiliser un carter antiprojections) pour limiter les projections vers la chaussée.
- Éviter l'utilisation des débroussailleurs thermiques (risque de propagation d'incendie).



En prévention, il est donc important de :

- mettre en place une signalisation adaptée ;
- laisser une bande de sécurité tondue régulièrement sur une largeur d'1 mètre environ, afin de permettre le déplacement des piétons et l'arrêt éventuel d'automobilistes ;
- faucher régulièrement au niveau des intersections, afin de garantir la visibilité. Cela est particulièrement vrai lorsque l'intersection est une priorité à droite. La notion de « triangle de visibilité » peut être appliquée : la végétation est coupée à ras et tout obstacle visuel est proscrit à l'intérieur de ce triangle (ou du moins, leur hauteur doit être inférieure à 1 mètre). La taille de ce triangle dépend de la vitesse autorisée des véhicules sur chacune des routes et sa forme dépend de la configuration du carrefour.



• Les outils

En cas de dommages...

- **Le rapport des services techniques :**

Rédigez-le en précisant les causes et circonstances du sinistre, ainsi que les conditions de signalement du sinistre par le tiers lésé.





Bon à savoir !

Le constat amiable

En cas d'accident de voirie, la victime peut vous demander de compléter, mais surtout de signer un constat amiable. Sachez que vous n'avez aucune obligation de le faire. **Nous vous déconseillons même fortement de le faire, sauf si vos agents présents sur les lieux confirment les faits.** En effet en signant le constat amiable, vous validez définitivement la version de la victime alors même que votre responsabilité ne serait pas forcément engagée. Vous pouvez en revanche indiquer les coordonnées de la commune et le numéro de contrat d'assurance, mais sans signer le constat.



• L'œil du juriste

Le fauchage tardif des accotements préserve la biodiversité, néanmoins la collectivité n'en reste pas moins responsable des dommages que celui-ci peut occasionner aux usagers de ses voies. En effet, sa responsabilité peut être engagée si toutes les précautions n'ont pas été prises pour éviter les accidents. Elle se doit donc d'assurer la sécurité à proximité des voies de circulation en maintenant une visibilité optimale.

Cependant, le jugement tourne parfois en faveur de la collectivité. Exemple : un automobiliste ne s'est pas arrêté à un carrefour au motif que le panneau stop était caché par la végétation et a occasionné un accident. Pour autant, le défaut d'entretien n'a pas été retenu au motif que le stop était signalé en amont, et au niveau du carrefour par un marquage au sol. D'où l'importance d'une bonne signalisation !

2.2 Quelques points de vigilance

- Absence de mise en œuvre des pouvoirs de police et défaut d'entretien normal, un cumul à éviter !

> Les accidents, en agglomération, sur route départementale

Aux termes de l'article L.2213-1 du Code général des collectivités territoriales :
« Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation ».

Ainsi, en cas de carence ou de négligence de la part de ses services sur cette obligation, le maire expose la commune à un risque de responsabilité, à côté de celle du maître d'ouvrage de la voie.

Exemple :

Un conducteur perd le contrôle de son véhicule dans un virage sur un chemin départemental en agglomération. Il heurte violemment un poteau et est malheureusement décédé.

Deux causes sont retenues : un affaissement de la chaussée lié à une mauvaise évacuation des eaux pluviales, ainsi qu'un dysfonctionnement de l'éclairage public depuis trois mois. La première cause relève de la responsabilité du département au titre du défaut d'entretien de la voie (dommages de travaux publics causés à un usager). La seconde relève de la commune au titre des pouvoirs de police du maire (art. L.2213-2 du Code général des collectivités territoriales).

Il s'agit donc d'une responsabilité partagée entre le département et la commune. La Cour administrative retient toutefois une faute de la victime pour vitesse excessive (Cour administrative d'appel de Douai, 18 mai 2004, n°01DA00001).



Pour aller + loin :

Consultez l'article de l'Observatoire SMACL « *Accident en agglomération sur une route départementale : responsabilité de la commune ?* » (www.observatoire-collectivites.org)



• Éclairage public : un sujet à ne pas laisser dans l'ombre !

> Existe-t-il une obligation réglementaire d'éclairage sur l'ensemble des voies ? Non.

Il n'existe pas d'obligation réglementaire d'éclairage sur l'ensemble de la voirie. Une collectivité peut très bien décider, notamment pour des raisons de sobriété énergétique :

- d'arrêter d'éclairer une rue ;
- de limiter les plages horaires d'éclairage ;
- d'en diminuer l'intensité lumineuse.

Toutefois, la responsabilité du maire peut être engagée au titre de ses pouvoirs de police pour ne pas avoir assuré l'éclairage public dans une zone présentant un danger particulier. De la même manière, un défaut d'entretien pourrait être retenu dans le cas où l'entretien des candélabres ne serait pas correctement réalisé (Exemple : des pannes d'éclairage).

Exemple :

Responsabilité partielle d'une commune prononcée à la suite d'un accident provoqué par un mauvais état de la route départementale située en agglomération, mais aussi d'un dysfonctionnement de plusieurs lampadaires sur le lieu de l'accident depuis plus de trois mois avant la survenance de l'accident.



2.3 Vos éléments à retenir



1. L'entretien, la meilleure des préventions

Associé à une vigilance planifiée, notamment par l'organisation de patrouilles, **l'entretien régulier du domaine public est un paramètre essentiel de la sécurisation de la voirie pour ses usagers.** C'est vrai pour les voies de circulation et leurs nombreux accessoires, c'est vrai de la même manière en ce qui concerne les arbres et les espaces verts. Les délais d'intervention tiennent également un rôle majeur dans la prévention des accidents. Ainsi, **dès qu'un dysfonctionnement de la voirie est repéré par une patrouille ou signalé par un usager, les services techniques de la collectivité se doivent d'intervenir au plus vite.** Et si la réparation n'est pas de leur ressort, ou n'entre pas dans leurs compétences, ils ont l'obligation d'installer une signalisation pour informer du danger, en attendant que la situation soit définitivement rétablie.

2. La traçabilité, la meilleure des assurances

Consigner non seulement les actions entreprises pour entretenir la voirie (PV d'intervention, photos, rapports d'experts, etc.), mais également tous les événements associés (appel de signalement reçu d'un usager, constat d'accident, comptes-rendus de patrouilles, etc.) est primordial pour la collectivité. Lorsque sa responsabilité est engagée pour défaut d'entretien normal après un accident, seuls ces éléments consignés lui permettront de se défendre et de dégager sa responsabilité face aux tribunaux.

Tracer ce suivi et cet entretien par écrit afin de pouvoir le justifier en cas de sinistre. Il est essentiel de consigner chaque passage sur une fiche ad hoc mentionnant a minima :

- le lieu ;
- le nom du ou des agents ;
- la date de passage ;
- l'état de la voie et de ses dépendances contrôlées ;
- en cas de défectuosité relevée, les mesures provisoires ou définitives prises (défectuosité constatée, signalisation mise en place, remise en place de la signalisation, enlèvement de la branche, etc.).

Nos 3 mots d'ordre



• Preuve

Pour aider au jugement, les photographies sont essentielles si elles sont suffisamment parlantes.

- Des plans larges pour appréhender la configuration générale (identification du désordre, visibilité, largeur de chaussée, éclairage, etc.).
- Des plans serrés pour appréhender des dimensions (exemple : profondeur des nids-de-poule).
- Des clichés pris avec niveau et mètre-mesureur sont autant d'éléments largement exploités par la jurisprudence.

• Discernement

La notion de discernement couvre beaucoup de distinction :

- la responsabilité civile / protection juridique, bien sûr, mais aussi :
- l'absence de compétence et l'absence de responsabilité. Une commune peut ne pas disposer d'une compétence. Toutefois, au titre de ses pouvoirs de police, elle ne saurait raisonnablement se désintéresser d'un désordre pouvant créer, sur son territoire, un risque pour ses administrés.
- la responsabilité morale et responsabilité juridique. Un élu peut se sentir responsable d'un accident subi par l'un de ses administrés, toutefois, cet accident et le mécontentement de la victime ne suffisent pas à établir une véritable responsabilité sur le plan juridique.

• Patience

Ne jamais vous positionner sur une responsabilité vis-à-vis d'une victime tant que votre assureur ne s'est pas lui-même prononcé, au regard du droit applicable et du cas d'espèce. Vous éviterez ainsi le risque que ce dernier ne vous suive pas et que vous vous retrouviez seul face à vos engagements.

2.4 Votre boîte à outils



• Pour mieux maîtriser vos risques...

> OBS'SMACL, le portail juridique des risques de la vie territoriale



Depuis 1998, l'Observatoire SMACL analyse l'évolution des risques juridiques encourus par les collectivités, leurs élus et leurs personnels, dans l'exercice de leurs activités. Sa volonté : être un vecteur de prévention par la diffusion d'informations juridiques.

Sur la thématique de la voirie, vous y trouverez la jurisprudence la plus récente pour vous aider à mieux cerner :

- 1) Les obligations des collectivités sur différents aspects de la gestion de la voirie.
- 2) Les conséquences juridiques et financières auxquelles elles s'exposent lorsqu'elles ne les respectent pas.

Cette base de données de décisions des tribunaux est mise à jour chaque semaine et consultable gratuitement à l'adresse suivante :

www.observatoire-collectivites.org ou via le QR code suivant :



> Le guide « Signalisation des chantiers temporaires » édité par SMACL Assurances et l'ATTF

Disponible sur le site de SMACL Assurances, cet ouvrage est en cours de réédition en partenariat avec l'Association des techniciens territoriaux de France (ATTF). Il détaille les principes fondamentaux de la signalisation : quand et comment la mettre en place pour respecter vos obligations et protéger usagers de la voirie et agents des collectivités ?

Pour le télécharger, rendez-vous sur smacl.fr / rubrique Publications ou via le QR code suivant :



2.5 Testez vos connaissances



Dans les affaires suivantes, la collectivité est-elle responsable ?

1. Cette signalisation horizontale est-elle conforme ?



Oui

Non

Non Les triangles ont été placés avant la pente, alors qu'ils doivent se trouver au-dessus. En outre, l'ouvrage ne se distingue pas de la chaussée. À noter que ces ouvrages peuvent être installés par le maire de la commune au titre de ses pouvoirs de police dès lors que cela ne modifie pas l'assiette de la voie (quand bien même la commune n'est pas gestionnaire de la voie).

2. La commune engage-t-elle sa responsabilité pour un accident causé par la surélévation de deux plaques d'égout sur une chaussée en travaux ?

Non estime la Cour administrative d'appel de Douai, car une signalisation et un éclairage suffisants étaient en place sur cette voie publique dont la vitesse était limitée à 30 km/h. De plus, un aplanissement avait été réalisé autour des bouches d'égout pour limiter le dénivelé avec la chaussée. L'entretien normal est démontré, « sans qu'ait d'incidence à cet égard le fait que le maire (...) ait indiqué à l'appelante, par courrier (...), avoir été destinataire pendant la durée des travaux de voirie, de courriers émanant de plusieurs personnes victimes d'accidents sur la zone de travaux ». De plus, le juge retient l'imprudence de la victime : l'automobiliste, habitant dans une commune limitrophe, avait l'habitude du trajet et connaissait l'existence des travaux en cours (Cour administrative de Douai, 11 juillet 2023, n° 22DA01655).

3. À la suite de travaux de voirie, un écoulement anormal d'eaux pluviales s'effectue sur une propriété privée. La commune est-elle responsable ?

Oui Le maître d'ouvrage est responsable, même en l'absence de faute, des dommages que les ouvrages publics dont il a la garde peuvent causer aux tiers, tant en raison de leur existence que de leur fonctionnement. Il ne peut dégager sa responsabilité que s'il établit que ces dommages résultent d'une faute de la victime ou d'un cas de force majeure. Les tiers ne sont pas tenus de démontrer le caractère anormal et spécial du préjudice qu'ils subissent lorsque le dommage présente un caractère accidentel. En l'espèce, la commune est condamnée, sur le fondement de la responsabilité sans faute, à réparer le préjudice subi par le propriétaire victime d'inondations récurrentes en raison d'un caniveau anormalement positionné, à la suite des travaux de réfection de voirie (Tribunal administratif de Caen, 31 mai 2021, n° 1802851-2000125).

4. D'après vous, qui est responsable dans le cas de figure ci-dessous ?



Le gestionnaire de la voie

Le gestionnaire du réseau

Les deux

Les deux La ceinture de béton entourant une plaque d'égout sert :

- à protéger l'ouvrage lors du passage répété des véhicules ;
- à maintenir l'ouvrage en place.

La dégradation de cette ceinture implique donc autant le gestionnaire de l'ouvrage, qui doit veiller au maintien en état de la plaque, que le gestionnaire de la voie, responsable de la sécurisation de la bande de roulement.



5. Le défaut d'entretien normal est-il caractérisé ici ?

Non Du moins sur le plan juridique. En deçà de 5 centimètres, un obstacle ou une excavation ne peuvent être considérés comme un défaut d'entretien normal. Cela n'exonère pas pour autant la collectivité d'être attentive et de sécuriser la zone.



6. Et dans ce cas ?

Oui Pris isolément, la plupart de ces trous ont une profondeur inférieure à 5 centimètres. C'est la répétition des désordres sur une zone importante, empêchant tout contournement par l'utilisateur, qui est constitutive d'un défaut d'entretien.

Bénéficiez d'une couverture adaptée à **vos** spécificités

Face aux risques d'accidents susceptibles de se produire sur la voirie et à leurs conséquences, vous devez veiller avec la plus grande attention à la sécurité des usagers et de vos agents. Ceci d'autant plus que la responsabilité de votre collectivité peut être engagée dans bon nombre de situations.

Ensemble, construisons votre politique de prévention des risques

Grâce à notre expérience auprès des collectivités territoriales, nous avons développé une véritable expertise sur tous les aspects de la sinistralité et les solutions à apporter pour la réduire. Ces dernières reposent principalement sur des programmes de prévention que nous élaborons pour les collectivités territoriales qui nous font confiance.

Il est indispensable de déployer une approche prévention qui peut se décliner en deux niveaux d'action :

- identifier vos situations à risque pour pouvoir les anticiper ;
- et lorsqu'il y a une sinistralité, la suivre pour analyser la gravité, la fréquence et la typologie des sinistres afin d'adopter les bons réflexes pour qu'ils ne se reproduisent pas. Ces actions peuvent s'inscrire dans une démarche globale de gestion des risques avec la mise en place réglementaire d'un document unique, ou d'une fonction de gestionnaire des risques, plus adaptée, mais non encore obligatoire pour les collectivités.

Plus de 13 350 dossiers voirie ont été enregistrés par SMACL Assurances en 2024. La voirie est la première cause de sinistre pour une collectivité en fréquence. ”



Jean-Yves Delecheneau,
Référent Prévention, spécialisé dans la responsabilité des
élus de collectivités chez SMACL Assurances

Formez-vous avec l'Association des Techniciens Territoriaux

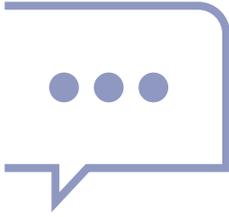
Depuis 1968, l'Association des Techniciens Territoriaux est **un grand réseau d'échanges et d'expertise des métiers de la filière technique** qui fédère les techniciens des communes, des départements, des régions. L'aménagement urbain, le paysage et la gestion des espaces publics, la prévention des risques hygiène et sécurité, la restauration, la voirie, l'eau et l'environnement, l'informatique sont les domaines investis par les techniciens. L'ATTF défend leur cadre d'emploi auprès des instances gouvernementales et territoriales. Elle apporte une protection juridique, une aide technique et professionnelle, diffuse des informations professionnelles, favorise la formation permanente. En participant à des journées techniques avec les partenaires (entreprises et associations), les techniciens s'enrichissent. Depuis 2024, un renouvellement du bureau a insufflé un vent nouveau, tout en perpétuant la protection et la convivialité qui facilite les relations amicales.



Céline Martino,
Présidente nationale de l'ATTF

2025 confirmera notre dynamisme associatif bénévole et notre participation active à diverses manifestations comme Cycl'eau en mars à Montpellier, Innopolis en avril à Paris, Les Journées Territoriales de Midi-Pyrénées en septembre à Muret-Toulouse, et le Salon des Maires et des Collectivités Locales en novembre à Paris. Elle sera aussi initiatrice de journées techniques dans les régions, ainsi qu'une contribution aux guides de bonnes pratiques de SMACL Assurances.

”



Le mot de la fin



Patrick Blanchard,
Directeur général de SMACL Assurances SA

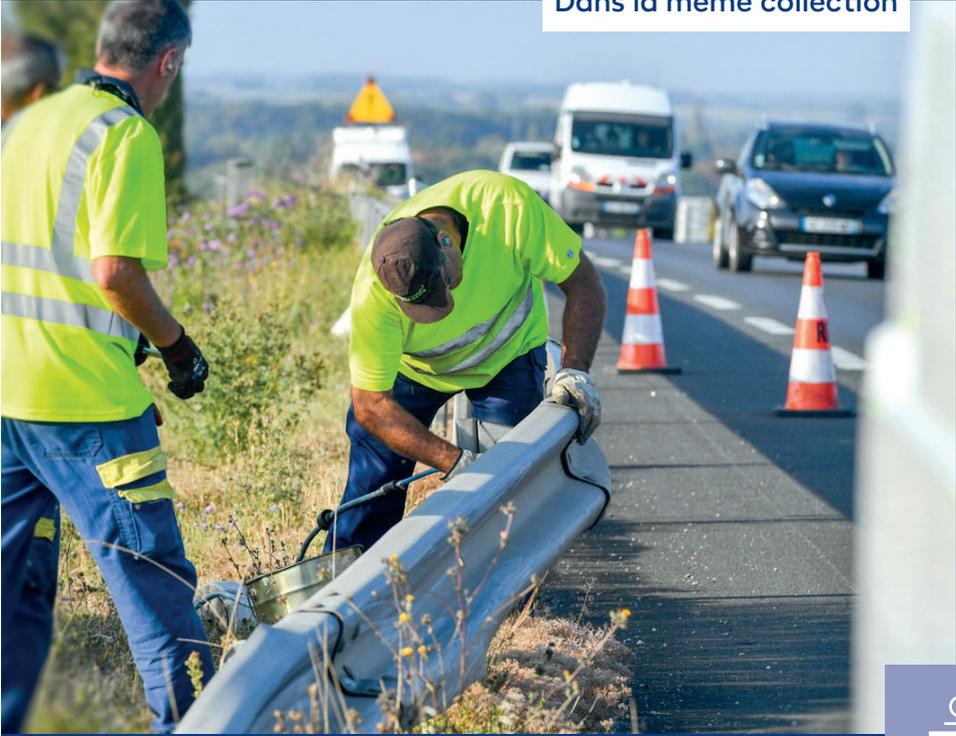
À la lecture des différents exemples que ce guide vous a présentés, vous mesurez sans doute mieux désormais la variété et la complexité des situations auxquelles doivent faire face les collectivités en matière de voirie.

“
Seules les collectivités qui parviendront à prouver l’absence de « défaut d’entretien normal » pourront espérer se voir disculper.”

Les dommages y sont nombreux, car l’exposition est permanente, de jour comme de nuit, et le terme est vaste, englobant aussi bien les voies de circulation que leurs nombreux « accessoires » (arbres, trottoirs, signalisation, etc.), tous eux-mêmes sujets à de nombreux aléas (pannes, vandalisme, événements climatiques).

Souvent, la responsabilité des collectivités est recherchée. Seules celles qui parviendront à prouver l’absence de « défaut d’entretien normal » pourront espérer se voir disculper.

Dans la même collection



Signalisation des chantiers temporaires

Découvrez tous
nos guides de bonnes pratiques

Santé et QVT

Flotte auto

Responsabilité

Patrimoine

Autres risques



La gestion de la voirie

Chaque jour, la voirie occasionne des dommages qui peuvent engager la responsabilité de votre collectivité. Ce nouveau guide répertorie, pour vous, les causes d'accidents les plus fréquentes et vous présente la stratégie la plus efficace pour vous en prémunir. Vous y trouverez également un résumé de vos obligations en matière d'entretien et des mises en situation les plus diversifiées (chutes de branches, trous dans la chaussée, travaux mal signalés) et étayées de jugements rendus par les tribunaux. Et à la lecture de ce guide, vous constaterez que vous disposez réellement des ressources nécessaires pour faire baisser la sinistralité inhérente à la voirie !

(Nous) sommes à **(votre)** écoute :



05 49 33 83 10
(prix d'un appel local)



prevention@smacl.fr



141, avenue Salvador-Allende
CS 20000 - 79031 NIORT CEDEX 9



Espace assuré
smacl.fr



smacl.fr



SMACL ASSURANCES SA - Société anonyme au capital de 138 801 048 euros, entreprise régie par le Code des assurances RCS Niort n° 833 817 224.

Siège social : 141, avenue Salvador-Allende - CS 20000 - 79031 NIORT CEDEX 9.

SMACL ASSURANCES - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes

régie par le Code des assurances - RCS Niort n° 301 309 605.

Siège social : 141, avenue Salvador-Allende - CS 20000 - 79031 NIORT CEDEX 9.

