

Accident sur un pont : qui est responsable en cas de blessures ou de décès ?

L'actualité récente l'a montré : certains ponts sont fragiles. C'est le cas du pont de Couzon-au-Mont-d'Or. Le 23 avril 2021, un camion transportant 20 tonnes de béton l'a traversé, alors qu'il était limité aux véhicules de moins 3,5 tonnes. L'édifice s'est retrouvé fragilisé ; l'accès en a été interdit en attendant sa remise en sécurité.



© christopher dodge

L'actualité, en France ou à l'étranger, met en lumière les risques existants lors de la traversée d'un pont. Les accidents sont rares mais peuvent arriver, pour des causes diverses : mauvais état de la chaussée ou de la structure, faute de conduite, inattention ou imprudence des piétons ou des cyclistes, mauvais temps... Il existe aujourd'hui environ 266 000 ponts routiers en France. 21 000 sont gérés par l'État (routes nationales et autoroutes), 125 000 le sont par les Départements et 120 000, par les communes. Les accidents impliquant leur structure ou leur entretien sont relativement rares, tout comme les effondrements comparables à celui de Gènes en Italie le 14 août 2018. Ce jour-là, quarante-trois personnes avaient perdu la vie.

Les questions concernant les responsabilités en cas d'accident sont assez complexes.

Il faut déjà préciser quelles sont les personnes qui peuvent être tenues pour responsables.

Par principe, il convient de distinguer deux situations :

- ➔ L'entretien de la chaussée et des trottoirs relève de la collectivité propriétaire de la voirie (État si c'est une autoroute ou une route nationale, Département pour une route départementale, commune pour une voie communale) ;
- ➔ L'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage revient, depuis une loi du 7 juillet 2014, au gestionnaire de l'in-

frastructure de transport (SNCF, VNF, gestionnaires d'autoroutes, etc.), sauf dans le cas où la collectivité concernée a un potentiel fiscal supérieur à 10 millions d'euros. Cette limite a pour but d'éviter de mettre à la charge de petites communes à faible budget la surveillance d'un pont nécessitant d'importantes ressources. Avant cette loi, l'entretien de la structure du pont relevait des mêmes acteurs que l'entretien de la chaussée et des trottoirs : État, Départements ou communes, en fonction du type de voirie.

Sur la question de la responsabilité en elle-même, les ponts sont des ouvrages publics et les contentieux relevant de ce type de constructions se règlent devant les tribunaux administratifs. Il faut toutefois au préalable

avoir transmis une réclamation à la personne concernée avant de pouvoir saisir le tribunal.

La jurisprudence des tribunaux administratifs considère qu'il revient à l'usager, victime d'un dommage survenu sur un ouvrage public, de rapporter la preuve du lien de causalité entre l'ouvrage public et le dommage dont il se plaint. Cette preuve est souvent assez facilement rapportée, surtout en cas d'effondrement d'un ouvrage d'art. Si le lien est démontré, il revient ensuite au responsable de prouver qu'il l'a normalement entretenu. Si le responsable parvient à démontrer son entretien normal, par tout moyen (attestant d'un entretien fréquent et régulier, du bon état du pont au moment de l'accident, etc.), la victime ne pourra pas être indemnisée sur ce fondement.

En revanche, si la personne qui est responsable de cet entretien ne parvient pas à démontrer avoir assuré l'entretien normal du pont, la victime pourra être indemnisée de l'ensemble des préjudices qu'elle a subis.

La victime d'un accident corporel qui impute son accident à un mauvais entretien de la chaussée ou du trottoir devra donc s'orienter vers le propriétaire du pont ou le responsable chargé de sa gestion et démontrer le lien de causalité entre son accident et la chaussée. En ce qui concerne la structure du pont, si celui-ci est amené à s'effondrer, la responsabilité relève du gestionnaire de l'infrastructure.

Il existe des précédents. Le Conseil d'État a jugé dans un arrêt du 23 avril 1969 qu'une commune était responsable de l'effondrement d'un pont survenu lors du passage d'un poids lourd. Les juges avaient considéré à l'époque que, compte tenu du fait que le conducteur avait le droit de s'engager sur le pont, qu'il n'arrivait pas à vitesse excessive, et qu'il n'avait pas effectué de fausse manœuvre lors du franchissement, l'effondrement ne pouvait être que la conséquence de l'insuffisante résistance du pont lui-même, compte tenu du passage successif et rapproché de véhicules lourds. Ainsi, cet effondrement établissait par lui-même, d'après les juges, l'insuffisance d'entretien de l'ouvrage, alors même que cet entretien semblait par ailleurs normal.

En transposant cet arrêt à l'actualité, on peut penser que le conducteur qui a traversé



© florence piot

le pont de Couzon-au-Mont-d'Or le 23 avril 2021 limité aux poids lourds de 3,5 tonnes avec un camion de 20 tonnes aurait des difficultés à engager la responsabilité du propriétaire du pont si celui-ci s'était effondré.

Il arrive que le conducteur victime d'un accident en soit responsable (surcharge du camion, faute de conduite, vitesse trop élevée, etc.). Dans une telle hypothèse, même si le pont venait à s'effondrer, il pourrait ne pas être indemnisé. En effet, bien qu'il puisse apporter la preuve que son accident est dû à l'effondrement du pont, la commune pourrait se défendre en démontrant l'entretien normal du pont, et en démontrant éventuellement que l'effondrement n'était dû qu'au comportement du chauffeur.

DÉMONTRER LE LIEN DE CAUSALITÉ

La victime qui ne peut pas être indemnisée de cette manière pourrait éventuellement l'être sur un autre fondement. Il convient de préciser que certains contrats d'assurance prévoient une garantie du conducteur en cas d'accident. Ce type de contrat indemnise la victime même en cas de faute de sa part, dans certaines conditions.

La victime d'un accident corporel qui souhaite obtenir l'indemnisation de ses préjudices devra demander une expertise médicale qui permettra d'évaluer ses dommages. Sur la base du rapport d'expertise, il sera ensuite possible d'évaluer ses préjudices et de solliciter l'indemnisation.

NOMENCLATURE DITE « DINTILHAC »

L'évaluation des préjudices se fait selon la nomenclature dite « Dintilhac », c'est-à-

Les ponts étant des ouvrages publics, le contentieux relève du tribunal administratif.

dire que différents postes de préjudice sont prévus et doivent être évalués : gênes temporaires pendant les hospitalisations et la convalescence, souffrances endurées, préjudice esthétique temporaire, préjudice esthétique permanent correspondant aux séquelles résultant de l'accident, pertes de gains professionnels actuels et futurs, frais divers et frais de santé, incidence professionnelle notamment en cas d'incapacité à l'exercice du métier exercé ou de pénibilité accrue à ce métier, besoin d'aide par tierce personne, préjudice d'agrément pour les activités sportives rendues impossibles du fait des séquelles, préjudice sexuel, préjudice d'établissement en cas d'impossibilité d'avoir une vie de famille normale, etc.

En cas de décès, les ayants droit peuvent également être indemnisés de leur préjudice moral et leur préjudice économique, le cas échéant. Ils peuvent être indemnisés s'ils arrivent à démontrer qu'un tiers est responsable de l'accident, dans les conditions citées plus haut.



Hadrien Muller, avocat au barreau de Paris, spécialisé en droit du dommage corporel