

VOIRIE : LE POINT SUR LA RESPONSABILITÉ DES POUVOIRS PUBLICS¹

door L. DURVIAUX
Chargée de cours Ulg, avocate

et

B. KOHL
Chargé de cours Ulg, avocat

et

D. FISSE
assistant Ulg

¹Pr. Dr. A.L. DURVIAUX, chargée de cours à la Faculté de droit de l'Ulg, avocate, Pr. Dr. B. KOHL, chargé de cours à la Faculté de droit de l'Ulg, avocat et D. FISSE, assistant à la Faculté de droit de l'Ulg, avocat.

1. INTRODUCTION

La responsabilité des pouvoirs publics du fait de la voirie est un sujet abondamment traité en doctrine² et qui donne lieu à une jurisprudence foisonnante.

Les développements qui suivent rappellent les éléments essentiels de cette matière qui recèle nombre de subtilités qu'il n'est pas toujours aisé d'appréhender et de manipuler.

La première partie de la note est consacrée aux questions classiques de la définition, la compétence et le classement de la voirie. Il s'agit en effet, d'identifier le pouvoir public propriétaire et/ou gestionnaire de celle-ci sur lequel pèsent des obligations dont le non-respect peut engager sa responsabilité sur le plan civil.

La deuxième partie est consacrée aux obligations qui pèsent sur les pouvoirs publics, du fait de la voirie.

Après avoir énoncé les principes gouvernant la responsabilité des pouvoirs publics en général, la troisième partie met les obligations pesant sur les pouvoirs publics en rapport avec ces principes. Dans ce cadre, une attention particulière est évidemment réservée au pouvoir général de police attribué aux communes en vertu de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale, ainsi qu'à la responsabilité des pouvoirs publics résultant de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil.

2. DÉFINITION, COMPÉTENCE ET CLASSIFICATION

2.1. Définition

Dans son sens juridique habituel, la voirie désigne l'ensemble des voies de communication affectées à la circulation publique³. Il s'agit là d'une question de fait.

² Voyez, récemment, J.-M. VAN BOL, « La voirie en rapport avec le pouvoir local – Chronique de jurisprudence », *Rev. dr. comm.*, 2009, pp. 41 et ss. ; J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics en matière de voirie », in B. LOMBAERT, I. MATHY, G. MOENS, J. TINANT (dir.), *La responsabilité des gestionnaires de la voirie*, Vanden Broele, Bruges, 2008, pp. 29 et ss. ; M. LAMBERT, « La gestion, l'entretien et la police de la voirie », *Mouv. comm.*, 2007/11, pp. 519 et ss. ; N. SIMAR et J. TINANT, « la responsabilité des pouvoirs publics – Les obstacles à franchir », in *La circulation routière*, Dossier du Journal des Juges de Paix et de Police, n° 5, La Charte, Bruxelles, 2006, pp. 53 et ss. ; A. VAN OEVELEN, « De buitencontractuele aansprakelijkheid van de wegbeheerder », in *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, Bruges, Vanden Broele, 2006, pp. 45 et ss. ; S. SMOOS, « Responsabilité des communes en matière de voirie », *Mouv. comm.*, 2005/10, pp. 426 et ss. ; N. FRASELLE et S. SMOOS, « Les compétences des communes en matière de circulation routière », *Mouv. comm.*, 2005/05, pp. 240 et ss.

³ Cass., 20 avril 1978, *Pas.*, 1978, I, p. 937, avec concl. J. VELU : « Attendu que la loi ne précise pas le sens du mot « voirie » dans cette disposition ; que la voirie, dans son sens juridique habituel, désigne l'ensemble des voies de communication affectées à la circulation publique ». Comp. Cass., 16 novembre 1993, *Pas.*, 1993, I, p. 955 : « Attendu qu'une voie publique au sens de l'article 1^{er} du code de la route est toute voie ouverte à la circulation publique par terre ; qu'une voie qui n'est accessible qu'à la circulation par terre de certaines catégories de personnes ne constitue pas une voie publique ; Attendu que le jugement attaqué confond l'accessibilité d'une voie et l'usage effectif de cette accessibilité (...) ». La définition de la voie publique au sens du code de la route est plus large. Elle peut ainsi englober le parking d'une grande surface (voyez B. LOMBAERT et I. MATHY, « Le régime juridique de la voirie publique terrestre », in B. LOMBAERT, I. MATHY, G. MOENS, J. TINANT, *La responsabilité des gestionnaires de la voirie*, Vanden

Cet ensemble englobe la voirie par terre, la voirie par eau et la voirie par air⁴. Seule la voirie par terre non ferrée est abordée dans la suite.

La voirie publique est donc constituée de « *l'ensemble des voies de communication affectées à la circulation publique, même si l'assiette est propriété privée, la voie publique se caractérisant par son usage général et ce peu importe que celui-ci ait été voulu par l'autorité administrative ou par un particulier ou même qu'il résulte du passage de fait du public* »⁵.

Une voie publique n'appartient donc pas nécessairement au domaine public, même si tel est le plus souvent le cas. Une voirie appartenant à un pouvoir public peut évidemment être affectée à la circulation publique, mais il peut en être de même d'une voirie dont l'assiette n'appartient pas à un pouvoir public⁶. Inversement, une voirie appartenant à un pouvoir public peut ne pas constituer une voie publique, dès lors qu'elle n'est pas affectée à la circulation publique⁷. Il en va également ainsi de voiries privées.

La création d'une voirie peut ainsi résulter de l'initiative d'un pouvoir public, d'un particulier, ou encore du passage du public (servitude publique de passage)⁸.

Broele, Bruges, 2008, pp. 1 et ss., spéc. p. 7 ; M-A. FLAMME, *Droit Administratif*, Bruylant, Bruxelles, 1989, Tome II, pp. 1066-1067, note 10).

⁴D. LAGASSE, « La voirie terrestre », in *Guide de droit immobilier*, Kluwer, 2001, pp. 107 et ss., spéc. p. 115.

⁵M-A. FLAMME, *Droit administratif, op. cit.*, Tome II, p. 1063. Comp. Civ. Namur, 19 mai 2005 : « (...) *Que pour la clarté de l'exposé, il sera question ci-dessous de « voirie » publique quand il s'agira d'une notion administrative et de « voie » publique quand il s'agira d'examiner la notion sous l'angle du Code de la route. 3.3.2. Attendu que voie et voirie publique sont des notions de pur fait se caractérisant par des traits communs, à savoir qu'il s'agit d'une voie (de communication) affectée à la circulation et dont l'usage est général ; l'identité du propriétaire de leur assiette étant indifférente. Attendu qu'une voirie publique est une voie de communication affectée à la circulation publique. Que sa création peut notamment résulter du simple passage du public, consenti ou toléré par le propriétaire de l'assiette. Que la gestion (entretien, amélioration) de la voirie publique relève de l'autorité publique dans le domaine de laquelle elle se trouve, laquelle exerce également (avec la commune) la police de la voirie (conservation, viabilité, beauté, mais aussi sécurité, commodité et salubrité). 3.3.3. Attendu que sur la voie publique, le Code de la route est applicable. Qu'au sens du Code de la route est une voie publique toute voie ouverte à la circulation par terre sauf si elle n'est accessible qu'à la circulation de certaines catégories de personnes. Qu'est une voie publique au sens de l'article 1^{er} du Code de la route, toute voie ouverte à la circulation du public en général, ouverte à tous les usagers de la route, même si son assiette est privée (...). Qu'il ne suffit donc pas pour qu'elle soit publique, qu'une voie ait l'apparence d'être ouverte à la circulation, si elle ne l'est pas réellement. 3.3.4. Attendu que la qualité de la voie publique au sens du Code de la route n'emporte aucune conséquence quant à la propriété de l'assiette sur laquelle elle est établie, ni quant à l'obligation de son propriétaire d'autoriser en permanence un accès à ladite voie publique (...)* » (Rev. dr. comm., 2009, p. 63, note J-M. VAN BOL).

⁶Cass., 14 septembre 1978, *Pas.*, 1979, I, p. 43 : « *Attendu qu'une voie de communication accessible à la circulation du public est une voie publique ; Que le fait qu'une telle voie a été ouverte par un particulier et que le sol sur lequel elle est établie continue à appartenir à ce dernier ne lui enlève pas le caractère de voie publique ; Attendu qu'une voie publique est soumise à toutes les obligations et charges qui découlent de la police de la voirie, c'est-à-dire non seulement les règles destinées à garantir la liberté, la sécurité et la salubrité de la circulation, mais aussi celles qui concernent l'administration de la voie, notamment son alignement et son tracé* ».

⁷Par exemple, une route située à l'intérieur d'un camp militaire.

⁸B. LOMBAERT et I. MATHY, « Le régime juridique de la voirie publique terrestre », *op. cit.*, p. 11. Voyez aussi D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 155-156.

La voirie publique est constituée non seulement de la chaussée sur laquelle s'effectue la circulation mais également de toutes les dépendances de la route qui sont nécessaires à son aménagement et à sa conservation, telles les accotements, les fossés, les trottoirs, les aires de stationnement, la signalisation, l'éclairage...⁹

2.2. Compétence

L'article 6, § 1^{er}, I de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles¹⁰ confie aux Régions la compétence de l'aménagement du territoire (art. 6, § 1^{er}, I, 1^o) et des plans d'alignement de la voirie communale (art. 6, § 1^{er}, I, 2^o). Surtout, l'article 6, § 1^{er}, X, de la même loi confie également aux Régions la compétence relative aux routes et à leurs dépendances (art. 6, § 1^{er}, X, 1^o), ainsi que la compétence relative au régime juridique de la voirie terrestre, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la S.N.C.B. ou plus précisément, désormais, par INFRABEL¹¹ (art. 6, § 1^{er}, X, 2^o bis).

L'Etat fédéral conserve toutefois une compétence en la matière puisque l'article 6, § 3, 4^o, prévoit qu'une concertation associant les Gouvernements concernés et l'autorité fédérale compétente a lieu pour les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes, tandis que l'article 6, § 4, 3^o, énonce que les Gouvernements sont associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport^{12 13}.

A la suite de la régionalisation de la matière, les routes nationales¹⁴ ont été transférées, sans indemnité, aux Régions, selon leur localisation¹⁵.

⁹ Cass., 14 février 1878, *Pas.*, 1878, I, p. 116 ; Cass., 19 avril 1933, *Pas.*, 1933, I, p. 177. Voyez cependant le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques (*Moniteur belge*, 8 mai 2009, 2^{ème} éd., p. 35.858) dont les travaux préparatoires donnent à la notion de dépendance, une portée particulièrement large, paraissant aller au-delà de celles qui sont nécessaires à la conservation de la route (voyez doc. parl., P.W., n° 904 (2008-2009) – 1, Commentaire des articles, pp. 3-4). L'entrée en vigueur de ce décret dépend d'un arrêté du Gouvernement qui n'a pas encore été pris.

¹⁰ Pour ce qui concerne la Région bruxelloise, voyez l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

¹¹ Voyez notamment l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge*, 24 juin 2004, p. 51.791).

¹² Voyez le protocole du 10 novembre 1994 réglant l'association des Exécutifs à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport (*Moniteur belge*, 30 novembre 1994, p. 29.672).

¹³ De manière plus anecdotique, l'on relèvera que les Communautés ont quant à elles légiféré à propos de la dénomination des voies publiques. Il existe ainsi un décret du Conseil culturel de la Communauté française du 28 janvier 1974 relatif aux noms des voies publiques (*Moniteur belge*, 12 avril 1974), ainsi qu'un décret du Parlement de la Communauté germanophone du 10 mai 1999 relatif à la dénomination des voies publiques (*Moniteur belge*, 15 janvier 2000, p. 1665).

¹⁴ En ce compris les autoroutes.

¹⁵ Article 57, § 2, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. Le transfert a été opéré à la date du 1^{er} janvier 1989. Voyez également l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région (*Moniteur belge*, 9 janvier 1992) et les arrêtés royaux du 6 décembre 1991 dressant la liste des routes et de leurs dépendances transférées à la Région flamande, à la

2.3. Classement

« Si la notion de voie publique est donc une notion de pur fait, les classifications qui existent entre ces différents voies sont, quant à elles, purement juridiques »¹⁶.

Le classement d'une voirie est la décision administrative formelle qui détermine son statut juridique¹⁷ ou, en d'autres termes, qui place la voirie dans une catégorie de voies publiques¹⁸.

On distingue par ailleurs habituellement la grande voirie¹⁹ et la petite voirie.

La grande voirie comprend les autoroutes, les autres voiries régionales et les voiries provinciales. La petite voirie quant à elle comprend la voirie vicinale et la voirie communale innommée ou ordinaire. Cette dernière catégorie est résiduaire en ce sens qu'elle comprend toutes les voiries qui ne font pas partie de la grande voirie ou de la voirie vicinale.

Cette classification permet d'identifier le propriétaire et/ou gestionnaire de la voirie sur laquelle survient un dommage et dont la responsabilité pourra être recherchée si une faute peut lui être reprochée qui est en lien avec ce dommage.

2.3.1, La voirie régionale

La voirie régionale comprend d'abord les autoroutes.

Région wallonne et à la Région de Bruxelles-Capitale (*Moniteur belge*, 23 janvier 1992).

¹⁶ M. BOVERIE, « La voirie communale », *Mouv. comm.*, 1994, p. 328.

¹⁷ Voyez D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, p. 116.

¹⁸ Voyez LAGASSE D., « Du sort d'une route communale incorporée dans une route nationale en construction », obs. sous Cass. (1^{ère} ch.), 10 octobre 1979, *J.T.*, 1981, p. 25.

¹⁹ Voyez M-A. FLAMME, *Droit administratif*, *op. cit.*, Tome II, p. 1069 : « La liste a été établie par un arrêté royal du 25 juillet 1816 et doit être complétée par les routes construites depuis lors par l'Etat et les provinces ». cet arrêté royal avait été précédé d'un décret impérial du 16 décembre 1811. Voyez également D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 118-119 et 136-138.

^{20A} article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes. Voyez également le décret déjà mentionné du Parlement wallon du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques (*Moniteur belge*, 8 mai 2009, 2^{ème} éd., p. 35.858). Ce décret abroge le décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public routier régional et en réglementant les conditions d'exercice (art. 14, 1^o). Il entrera en vigueur à la date fixée par le Gouvernement, à l'exception des §§ 1^{er} et 3 de l'article 13, qui sont entrés en vigueur dix jours après la publication du décret au *Moniteur belge* (art. 15). L'article 13, § 1^{er}, remplace le § 2, de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1956 précité qui énonce désormais, pour ce qui concerne la Région wallonne : « *Le Gouvernement peut déroger à cette interdiction (nda. : d'établir des installations ou des constructions sur le domaine des autoroutes), soit au profit d'un service public, soit pour l'établissement d'installations ou de constructions en rapport avec le service de l'autoroute, soit pour l'établissement d'installations ou de constructions dans le domaine de l'énergie ou des télécommunications pour autant que cela soit compatible avec la fonction de l'autoroute* ». Le § 3 de l'article 13, quant à lui, complète l'article D.141 du Livre Ier du Code wallon de l'Environnement par un alinéa rédigé comme suit : « *En cas d'infraction flagrante à l'interdiction d'abandon de déchets visée à l'article 7, § 1^{er} du décret du 27 juin 1996 commise sur la voie publique à partir d'un véhicule à moteur, lorsque l'agent n'a pu identifier l'auteur des faits mais bien le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule, le procès-verbal constatant l'infraction et*

Les autoroutes sont les voies publiques classées par le Gouvernement régional dans la catégorie des autoroutes. Elles sont exclusivement réservées à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi, lesquels ne peuvent y pénétrer ni en sortir qu'en des endroits spécialement destinés à cet effet. Les aires de stationnement qui desservent les autoroutes, ainsi que les voies d'accès déterminées par le Gouvernement régional sont soumises au même régime.^{20 21}. Elles font parties du domaine public régional, les régions en étant donc propriétaires et gestionnaires.

La voirie régionale comprend également les autres routes régionales, qu'il s'agisse soit des voiries appartenant antérieurement à l'Etat et qui ont été transférées aux Régions lors de la régionalisation de la matière, soit des voiries créées ou incorporées à la grande voirie par les Régions elles-mêmes²².

La loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre énonce quant à elle, en son article 7, que « *le Roi peut répartir la grande voirie en itinéraires numérotés et y comprendre des sections de routes provinciales et communales. Les Députations permanentes et les communes intéressées seront préalablement entendues, mais uniquement au sujet des routes ou sections de routes provinciales ou communales incluses dans les itinéraires susdits. Le Roi peut prescrire l'incorporation d'office et sans indemnité, dans la grande voirie de l'Etat, des routes ou sections de routes qui, étant étrangères à cette grande voirie, sont incluses dans les itinéraires numérotés* ». Ce sont donc désormais les Régions qui sont compétentes pour ce faire.

Pour être complet, il peut également être fait mention d'un arrêté ministériel du 11 août 1994 qui a réparti les voies publiques de la Région wallonne en trois catégories fonctionnelles²³ : le réseau à grand gabarit qui comprend les autoroutes, les routes pour automo-

comportant l'identification du numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule fait foi que l'infraction a été commise par la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé. Cette présomption peut être renversée par tout moyen de droit ». Voyez aussi l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes et la circulaire ministérielle du 27 avril 1998 relative à l'exercice des pouvoirs de police attribués aux fonctionnaires de la Direction générale des Autoroutes et des Routes par le décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public routier régional et en réglementant les conditions d'exercice (ces différents textes sont notamment disponibles sur le site Internet www.wallex.wallonie.be).

²¹ Voyez C.E., n° 18.333, 22 juin 1977, Tamine c. Etat belge : une voie publique ne peut être réputée autoroute que lorsqu'elle a été classée par arrêté royal (aujourd'hui, arrêté du Gouvernement) dans la catégorie des autoroutes.

²² L'article L 1223-1, alinéa 1^{er}, du Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation énonce : « *Le Gouvernement fixe la grande voirie dans la traversée des villes et des parties agglomérées des communes rurales, après avoir pris l'avis du conseil communal et du collège provincial* ». Voyez également l'article 274 de la Nouvelle Loi Communale. Le classement en grande voirie de la voirie communale située en milieu urbain n'emporte pas transfert de propriété de cette voirie au profit de l'Etat (désormais la Région) (Cass., 9 décembre 2005, *T.B.P.*, 2007, p. 443). Pour le cas dans lequel une voirie communale croise une voirie régionale, voyez Cass., 10 octobre 1979, *J.T.*, 1981, p. 25, obs. D. LAGASSE ; Cass., 13 juin 2003, *Pas.*, 2003, I, p. 1161 : « *A l'endroit où une nouvelle voie nationale en construction croise une voie communale, celle-ci perd son caractère originaire en raison de son affectation et s'incorpore à la voie nationale pour en faire partie intégrante* ».

²³ Arrêté ministériel du 11 août 1994 répartissant les voies publiques de la Région wallonne en catégories fonctionnelles (*Moniteur belge*, 24 mars 1998, p. 8.441), tel que modifié notamment par un arrêté ministériel du 4 décembre 1997 (*Moniteur belge*, 24 mars 1998, p. 8.450). Pour la Région de Bruxelles-Capitale, voyez le point 26 du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région

biles et les autres voies rapides, le réseau interurbain qui comprend les autres voies publiques régionales ouvertes aux véhicules motorisés et le réseau autonome des voies lentes qui comprend « *les voies publiques ouvertes exclusivement aux usagers non motorisés tels que les cyclistes, les piétons et les cavaliers et ayant pour emprise les chemins de halage, les assiettes principales des voies de chemins de fer désaffectées et les liaisons auxiliaires destinées à la relier* »²⁴. Cette classification vise à assurer la sécurité des usagers en adaptant les services et aménagements à chaque mode d'utilisation de celle-ci²⁵.

2.3.2. La voirie provinciale

Les provinces étant compétentes pour régler ce qui est d'intérêt provincial²⁶, il leur était initialement permis de créer et d'entretenir des voiries susceptibles de rencontrer cet intérêt.

Elles furent toutefois privées de la possibilité de créer de nouvelles voiries provinciales à la suite d'une modification des articles 75 et 78 de la loi provinciale du 30 avril 1836, par une loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre²⁷.

Une loi du 25 juin 1997 modifiant à nouveau la loi provinciale²⁸, a rétabli cette possibilité.

A la suite de cette modification, l'article 78 de la loi provinciale énonçait que « *(l) e classement entre l'Etat et les provinces des routes faisant actuellement partie de la grande voirie est réglée par le Roi, les députations permanentes entendues. Il emporte attribution, à titre gratuit, de la propriété des dites routes (...)* », tandis que l'article 69, 6°, de la même loi contraignait les conseils provinciaux à porter annuellement au budget des dépenses, celles relatives à l'entretien des routes.

de Bruxelles-Capitale du 30 août 1999 adoptant le projet de plan régional d'affectation du sol (*Moniteur belge*, 2 septembre 1999, p. 32.531).

²⁴ Article 2.3, alinéa 1^{er}, de l'arrêté ministériel du 11 août 1994.

²⁵ Sur cette classification, voyez B. LOMBAERT et I. MATHY, « Le régime juridique de la voirie publique terrestre », *op. cit.*, p. 17. Le préambule de l'arrêté ministériel du 11 août 1994 précise : « *Considérant que la Région doit se doter de normes spécifiques en vue d'accroître la sécurité de l'ensemble des usagers autorisés à circuler sur les voies publiques de la Région, notamment en permettant la mise en œuvre de niveaux de services homogènes et des aménagements qui favorisent chez les usagers un comportement adapté en fonction de la présence possible d'autres utilisateurs ; Considérant que la hiérarchisation des voies publiques en catégories fonctionnelles est notamment de nature à réaliser cet objectif* ». Quant au préambule de l'arrêté ministériel du 4 décembre 1997, il contient notamment les indications suivantes : « *Considérant que le développement du réseau des voies lentes et son amélioration le long de certaines voiries surtout en sites privilégiés tels que les chemins de halage et les voies de chemins de fer désaffectées fait partie des priorités de la Région wallonne ; Que celui-ci nécessite une reconnaissance formelle de ce réseau ; Considérant que la hiérarchisation des voies publiques en catégories fonctionnelles est notamment de nature à réaliser cet objectif* ».

²⁶ Article 162, alinéa 1^{er}, 2° de la Constitution.

²⁷ Voyez M-A. FLAMME, *Droit administratif*, op.cit., Tome II, p. 1069 ; D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 135 et 137.

²⁸ Loi du 25 juin 1997 modifiant la loi provinciale, la loi du 1er juillet 1860 apportant des modifications à la loi provinciale et à la loi communale en ce qui concerne le serment et la loi du 19 octobre 1921 organique des élections provinciales (*Moniteur belge*, 5 juillet 1997, p. 17.966).

En région wallonne²⁹, l'article 129 du décret du Parlement wallon du 12 février 2004 organisant les provinces wallonnes³⁰ qui figure dans le titre XIV du décret, a toutefois inséré dans le décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public routier régional et en réglementant les conditions d'exercice³¹, une disposition aux termes de laquelle « *(l)es voiries provinciales sont transférées dans le domaine public routier régional. Les conseils et les collèges provinciaux ne peuvent, en vertu de l'intérêt provincial, prendre de délibérations ayant pour objet l'aménagement, l'entretien et la gestion des voiries publiques* »³².

Cette disposition doit être mise en rapport avec l'article 32, § 1^{er}, du décret qui énonce que « *sous réserve de l'application du Titre XIV du présent décret, de l'article 2 du décret du 12 février 2004 organisant les provinces wallonnes dans les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution, ainsi que d'autres dispositions spéciales légales ou décrétales, le conseil provincial règle, dans le respect du principe de subsidiarité, tout ce qui est d'intérêt provincial* »³³.

²⁹ En Région bruxelloise, les voiries provinciales ont disparu avec l'institution provinciale et ont été reprises par la Région (article 163 de la Constitution).

³⁰ *Moniteur belge*, 30 mars 2004, p. 17.774. A l'exception de certaines dispositions, telles que l'article 129, ce décret, qui abrogeait la plus grande partie de loi provinciale pour ce qui concerne le territoire wallon, a été inséré depuis lors dans le Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation (ci-après, C.D.L.D.).

³¹ *Moniteur belge*, 21 février 1998, p. 4.951.

³² Voyez C.A., n° 95/2005, 25 mai 2005, qui rejette un recours en annulation, en ce qu'il était introduit à l'encontre de l'article 129 du décret du 12 février 2004.

³³ L'avant-projet de décret (Doc. parl., P.W., n° 613 (2003-2004) – 1, pp. 55-88) reprenait une liste de matières ne relevant pas de l'intérêt provincial. Parmi celles-ci figuraient « *les matières relatives à la construction et la gestion des voiries publiques* » (avant-projet de décret, article 34, § 1^{er}, alinéa 2). Le Conseil d'Etat s'était inscrit sceptique quant à pareille limitation : « *La fixation d'une telle liste des matières qui ne relèveraient par définition pas de l'intérêt provincial apparaît cependant comme une restriction, à la fois organique et préventive de la notion de l'intérêt provincial, dont il n'est pas possible de s'assurer qu'elle ne constituerait effectivement pas une atteinte disproportionnée au principe de l'autonomie provinciale, tel qu'il résulte de la Constitution et de la loi spéciale du 8 août 1980. Il appartiendrait dès lors à l'auteur de l'avant-projet de pouvoir dûment justifier que chacune des matières ainsi visées dans l'article 34, § 1^{er}, alinéa 2, de l'avant-projet peut effectivement y être maintenue sans que cela ne constitue une atteinte disproportionnée au principe de l'autonomie provinciale. Ainsi, il lui incomberait, par exemple, de démontrer concrètement que l'interdiction faite aux provinces d'intervenir dans « la construction et la gestion de voiries publiques » est justifiée par le fait que toute voirie qui ne serait pas d'intérêt exclusivement communal dépasserait nécessairement l'intérêt provincial et ferait déjà l'objet d'une réglementation suffisamment complète de la part des autorités supérieures. Même si une telle démarche respecterait effectivement le principe de l'autonomie locale figurant dans la Constitution et dans la loi spéciale du 8 août 1980, il n'en reste pas moins que la fixation d'une liste de matières a priori exclues de l'intérêt provincial est une manière de procéder inhabituelle et, pour le moins, hasardeuse. L'interdiction faite aux provinces d'intervenir dorénavant dans une matière donnée trouverait en définitive mieux sa place dans la législation propre à chacune de ces matières et le but poursuivi par l'auteur de l'avant-projet serait tout aussi bien atteint* » (Doc. parl., P.W., n° 613 (2003-2004) – 1, pp. 49-50). Cet avis explique notamment que la disposition prévoyant le transfert des voiries provinciales ait été finalement insérée, par le biais de l'article 129 du décret du 12 février 2004, dans le décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public routier régional et en réglementant les conditions d'exercice.

En vertu de l'article 138 du même décret, tel que modifié par un décret du 3 juillet 2008³⁴, l'article 129 ne sortira toutefois ses effets qu'à l'entrée en vigueur d'un arrêté du Gouvernement exécutant le transfert des voiries³⁵.

L'article 137, alinéa 2, 1^{er} tiret du décret du 12 février 2004 prévoyait également l'abrogation de l'article 69, 6^o de la loi provinciale, « *au jour de l'entrée en vigueur de l'article 32, §1^{er}, alinéa 2, premier et deuxième tirets* » du décret. Le législateur wallon a probablement perdu de vue qu'à la suite de l'avis du Conseil d'Etat³⁶, l'article 32 a été modifié sensiblement en manière telle que l'article 32, § 1^{er}, ne comportait plus qu'un seul alinéa...

Toujours est-il que l'article 32 est entré en vigueur le jour de la publication du décret au Moniteur belge, soit le 30 mars 2004 et, en vertu de l'article 135, a sorti ses effets le 1^{er} janvier 2004...Il était donc permis de penser que depuis le 1^{er} janvier 2004, l'article 69, 6^o de la loi provinciale était lui aussi abrogé, alors même que le transfert des voiries vers la Région n'était pas encore effectif.

Il ne l'est toujours pas puisque l'arrêté requis à cette fin n'a pas encore été pris. En revanche, le législateur wallon a rétabli avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2004, l'article 69, 6^o de la loi provinciale³⁷.

Le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques³⁸, qui abroge le décret du 27 janvier 1998³⁹ dans lequel le principe du transfert des voiries provinciales a été intégré, ne contient quant à lui plus aucune indication concernant ce transfert et un quelconque empêchement mis à l'intervention des provinces en la matière. Il n'est toutefois pas encore entré en vigueur⁴⁰.

Les voiries provinciales semblent donc devoir rester, pour l'heure, dans le giron des provinces, en Région wallonne.

2.3.3. La voirie communale

Les voiries communales constituent la part la plus importante des voiries existant en Belgique. Elles forment ce que l'on appelle la petite voirie.

Celle-ci comprend d'une part la voirie communale innommée ou ordinaire⁴¹. Les communes étant compétentes pour régler tout ce qui est d'intérêt communal, peuvent créer des

³⁴ Décret du Parlement wallon du 3 juillet 2008 modifiant certaines dispositions du décret du 12 février 2004 organisant les provinces wallonnes et du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (*Moniteur belge*, 15 juillet 2008, p. 37.017).

³⁵ L'article 135, 2^{ème} tiret, du décret du 12 février 2004, abrogé par le décret du 3 juillet 2008, prévoyait une disposition analogue.

³⁶ Voyez supra note 31.

³⁷ Article 8 du décret du 3 juillet 2008 précité. Voyez à cet égard doc. parl., P.W., 785 (2007-2008) – 1, Avis du Conseil d'Etat, pp. 9-10.

³⁸ *Moniteur belge*, 8 mai 2009, 2^{ème} éd., p. 35.858.

³⁹ Article 14, 1^o.

⁴⁰ Voyez article 15 et supra, note 8.

⁴¹ Soit les voiries qui ne relèvent pas de la grande voirie ou de la voirie vicinale. Voyez également à ce sujet

routes susceptibles de rencontrer cet intérêt⁴². Par ailleurs, une route provinciale ou régionale peut devenir communale à la suite du délaissement de celle-ci par leur propriétaire⁴³. Une route peut encore être créée par un particulier, souvent dans le cadre d'un lotissement et être destinée à recevoir la circulation du public puis devenir propriété de la commune par cession ou encore par prescription. Une voirie communale pourra même résulter du passage du public⁴⁴.

La voirie communale comprend par ailleurs les chemins et sentiers vicinaux régis par la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

La loi ne définit pas ce qu'il y a lieu d'entendre par chemin vicinal⁴⁵. « *Les chemins vicinaux ne regroupent, pour leur part, que les voies de communication qui ont fait l'objet d'une décision administrative de classement comme chemin vicinal soit par leur inscription à l'atlas des chemins vicinaux, soit par l'effet d'une reconnaissance de vicinalité, soit parce qu'ils ont été créés conformément aux articles 27 à 28 bis de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux* »⁴⁶.

Cette loi a prévu l'obligation pour les communes dans lesquelles il n'existait pas de plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux, de dresser ces plans⁴⁷ qui devaient indiquer « *outre la largeur actuelle du chemin, y compris les fossés, la largeur qu'il doit avoir par suite des recherches et reconnaissances légales ainsi que la contenance et la désignation des emprises à faire sur les riverains* »⁴⁸. Ces plans devaient constituer l'atlas des chemins vicinaux. Ils devaient être arrêtés définitivement par ordonnance de la députation provinciale, celle-ci servant de titre pour la prescription de 10 ou 20 ans, mais ne faisant « *aucun préjudice aux réclamations de propriété ni aux droits qui en dérivent* »⁴⁹.

C'est donc à la députation provinciale que revient la compétence de classer un chemin dans la voirie vicinale. La propriété de l'assiette sur laquelle est établi pareil chemin peut être celle d'un pouvoir public comme elle peut être celle d'un particulier, d'une personne privée⁵⁰.

les articles 129 et ss. CWATUPE.

⁴² Article 162, alinéa 2, 2° de la Constitution, article 117 N.L.C., article L1122-30, alinéa 1^{er}, C.D.L.D.

⁴³ Article 274, alinéa 2, N.L.C., article L1223-1, alinéa 2 C.D.L.D. L'opération suppose l'accord du conseil communal. La propriété de la route est alors transférée à titre gratuit à la commune. La route doit par ailleurs être en bon état d'entretien au moment du délaissement.

⁴⁴ Cass., 31 juillet 1892, *Pas.*, 1895, I, p. 130 ; Cass., 20 mai 1983, *Pas.*, 1983, I, p. 1057. Voyez M-A. FLAMME, *Droit administratif, op. cit.*, Tome II, p. 1078. Sur la nature du droit qui se crée ainsi (servitude ou droit de propriété), voyez D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 155-156 ; P. LECOQ, « Les chemins vicinaux : une mise au point ? », in C.U.P., vol. 78, Larcier, Bruxelles, 2005, pp. 173 et ss.

⁴⁵ Pour le Petit Larousse (éd. 1999), vicinal « *se dit d'un chemin qui relie des villages entre eux* ».

⁴⁶ D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 119. Voyez aussi pp. 139-151. Voyez également M-A. FLAMME, *Droit administratif, op. cit.*, Tome II, pp. 1082-1083.

⁴⁷ Loi du 10 avril 1841, article 1^{er}.

⁴⁸ Loi du 10 avril 1841, article 2. L'indication de la largeur d'un chemin vicinal dans l'atlas des chemins vicinaux a seulement des effets juridiques quant à la largeur qui y est mentionnée et non quant à la plus grande largeur sur laquelle le chemin est utilisé (Cass., 29 novembre 1996, *Pas.*, 1996, I, p. 1188).

⁴⁹ Loi du 10 avril 1841, article 10.

⁵⁰ C.E., n° 85.175, 8 février 2000, Ville de Beauraing c. Région wallonne : « *Le régime de la domanialité publique et celui, plus spécifique de la vicinalité, sont indépendants de la propriété du fonds* ».

La commune ne devient pas propriétaire de l'assiette d'un chemin vicinal établi sur une propriété privée ou titulaire d'une servitude vicinale de passage sur cette assiette, par la seule inscription de ce chemin à l'atlas des chemins vicinaux de la commune. Il faut encore qu'aucune réclamation ne soit introduite par les propriétaires concernés et que la commune puisse se prévaloir de la prescription acquisitive de 10 ou 20 ans, fondée sur l'usage du chemin par le public⁵¹.

Un chemin figurant à l'atlas des chemins vicinaux peut avoir perdu cette qualité s'il a cessé de servir à l'usage du public⁵².

3. OBLIGATIONS DES POUVOIRS PUBLICS DU FAIT DE LA VOIRIE - PRINCIPES

3.1. Devoir d'entretien⁵³

Le propriétaire et/ou gestionnaire d'une voirie a l'obligation d'entretenir et d'aménager celle-ci et ses dépendances et d'y apporter les réparations qui s'imposent (ce qui suppose qu'il surveille l'état de son réseau) : la Région pour les voiries régionales, les provinces pour les voiries provinciales, les communes pour les voiries communales⁵⁴. « *La gestion des voies publiques relève des autorités dans le domaine desquelles elles se trouvent et comporte aussi bien le pouvoir de décider – discrétionnairement – les mesures d'entretien et d'amélioration paraissant utiles que la charge des dépenses qui en résultent* »⁵⁵.

Le devoir d'entretien du gestionnaire de voirie englobe également le nettoyage, le dégagement, le déneigement et le salage ou sablage des voiries.

La charge des dépenses afférentes à cet entretien incombe, sauf convention ou disposition légale contraire⁵⁶, au pouvoir public gestionnaire de la voirie.

⁵¹ Cass., 22 avril 1983, *Pas.*, 1983, I, p. 948.

⁵² Loi du 10 avril 1841, article 12. « *Restreint illégalement la notion d'usage public au sens de l'article 12, le juge qui considère que, par usage public d'un chemin, on entend le passage habituel du public et non les actes de passage accidentels et isolés* » (Cass., 13 janvier 1994, *Pas.*, I, 1994, p. 21). En ce qui concerne l'appartenance du chemin au domaine public après désaffectation, voyez Civ. Louvain, 28 mars 2001, *R.G.D.C.*, 2002, p. 479, note.

⁵³ Voyez à ce sujet M. LAMBERT, « La gestion, l'entretien et la police de la voirie », *Mouv. comm.*, 2007, pp. 519 et ss.

⁵⁴ M. BOVERIE, « La responsabilité communale en matière de voiries, Chronique de jurisprudence (1994-1998) », *Mouv. comm.*, 1998, pp. 654 et ss. et références citées à la note 1. Pour les chemins vicinaux de grande communication, c'est-à-dire intéressant plusieurs communes, voyez toutefois les articles 24 à 26 de la loi du 10 avril 1841. Pour le cas d'un égout communal situé en-dessous d'une grande voirie, voyez M. BOVERIE, « La voirie communale », *Mouv. comm.*, 1994, p. 331. Pour ce qui concerne le déplacement des canalisations, voyez notamment le décret du Conseil régional wallon du 14 juin 1990 modifiant la loi du 10 mars 1925 sur les distributions d'énergie électrique et la loi du 17 janvier 1938 réglant l'usage par les autorités publiques, associations de communes et concessionnaires de services publics ou d'utilité publique, des domaines publics de l'Etat, des provinces et des communes, pour l'établissement et l'entretien de canalisations et notamment des canalisations d'eau et de gaz (*Moniteur belge*, 26 septembre 1990, p. 18.349).

⁵⁵ M-A. FLAMME, *Droit administratif, op. cit.*, Tome II, p. 1065-1066.

⁵⁶ Voyez par exemple articles 13 et suivants de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

3.2. Police de la voirie⁵⁷

« *Les polices des voiries publiques sont la réglementation de leur conservation et de leur viabilité (la sécurité de leur usage) – c’est la police de la voirie –, la réglementation de leur beauté – c’est la police de l’urbanisme – et la réglementation de la circulation qui y a lieu – c’est la police de la circulation routière* »⁵⁸.

Le pouvoir public propriétaire et/ou gestionnaire de la voirie a donc notamment une obligation de sécurité à l’égard de ses voiries et de leurs dépendances, qui relève de la police de la voirie⁵⁹.

Cette obligation de sécurité pèse toutefois plus lourdement sur les communes. Celles-ci doivent en effet l’assurer non seulement à l’égard de leurs propres voiries, mais également à l’égard de toutes les autres voiries publiques qui traversent leur territoire en vertu de l’article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale⁶⁰ qui leur confie un pouvoir général de police (police de l’ordre public). La commune exercera son pouvoir de police de manière concurrente avec ceux des pouvoirs publics propriétaires gestionnaires concernés⁶¹.

3.3. Garde de la voirie

Le plus souvent, le propriétaire gestionnaire de la voirie en est le gardien au sens de l’article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil⁶². Mais tel n’est pas toujours le cas, notamment en cas de travaux entrepris sur la voirie. En pareille hypothèse, l’entrepreneur chargé des travaux peut se voir reconnaître la qualité de gardien de la chaussée. Un autre pouvoir public peut également se voir reconnaître cette qualité⁶³.

⁵⁷ Voyez M-A. FLAMME, *Droit administratif, op. cit.*, Tome II, pp. 1.065-1.067 ; D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 121-124.

⁵⁸ D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, p. 121.

⁵⁹ Voyez notamment pour la Région wallonne, le décret du 27 janvier 1998 instituant une police de la conservation du domaine public routier régional et en réglementant les conditions d’exercice et le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques précités.

⁶⁰ Anciennement articles 50 du décret du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, article 2 du décret du 22 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives et article 3, 1^o, du Titre XI du décret des 16-24 août 1790 sur l’organisation judiciaire. En vertu de l’article 6, § 1^{er}, VIII, 1^o, 4^{ème} tiret, l’Etat fédéral reste compétent pour ce qui concerne « *l’organisation de et de la politique relative à la police, en ce compris l’article 135, § 2, de la nouvelle loi communale (...)* ».

⁶¹ M. BOVERIE, « La responsabilité communale en matière de voiries », *op. cit.*, p. 656.

⁶² Voyez infra.

⁶³ Bruxelles, 9 juin 1994, *R.G.D.C.*, 1995, p. 149 en donne une illustration. Voy également infra sur ce point.

4. CONSÉQUENCES DU NON-RESPECT DES OBLIGATIONS DES POUVOIRS PUBLICS EN MATIÈRE DE VOIRIE

4.1. Rappel des principes régissant la responsabilité des pouvoirs publics⁶⁴

Depuis l'arrêt « La Flandria » du 5 novembre 1920⁶⁵, la Cour de cassation, qui avait en l'espèce à examiner la question de la responsabilité d'un pouvoir public dans sa fonction administrative, décide que la responsabilité civile des personnes de droit public (Etat fédéral, Communautés, Régions, Provinces, Communes,...) est subordonnée aux règles de droit commun de la responsabilité civile (articles 1382 et ss. du Code civil) et que les cours et tribunaux de l'ordre judiciaire sont compétents pour connaître des actions tendant à la mise en cause de la responsabilité civile d'une personne de droit public, sur pied de l'article 144 de la Constitution.

Les attendus fondamentaux de cet arrêt sont désormais passés à la postérité :

« Attendu que la Constitution a déferé aux cours et tribunaux la connaissance exclusive des « contestations qui ont pour objet des droits civils » (article 92) ;

Attendu que, par ces termes, elle a mis sous la protection du pouvoir judiciaire tous les droits civils, c'est-à-dire tous les droits privés consacrés et organisés par le Code civil et les lois qui le complètent, et confié aux cours et tribunaux la mission de réparer les atteintes portées à ces droits ;

Qu'en vue de réaliser cette protection, la Constitution n'a égard ni à la qualité des parties contendantes, ni à la nature des actes qui auraient causé une lésion de droit, mais uniquement à la nature du droit lésé ;

Qu'en conséquence, dès lors qu'une personne qui se dit titulaire d'un droit civil allègue qu'une atteinte a été portée à ce droit et qu'elle demande la réparation du préjudice qu'elle a éprouvé, le pouvoir judiciaire peut et doit connaître de la contestation et il est qualifié pour ordonner, le cas échéant, la réparation du préjudice, même au cas où l'auteur prétendu de la lésion serait l'Etat, une commune, ou quelque autre personne du droit public, comme aussi au cas où la lésion serait causée par un acte illicite d'administration publique ; (...) »⁶⁶.

A cette occasion, la Cour abandonnait la distinction entre acte de souveraineté et acte de gestion, en ce qu'elle amenait à exclure la compétence des cours et tribunaux à connaître de la demande d'un justiciable tendant à obtenir réparation de l'atteinte fautivement portée à son droit par un pouvoir public, lorsque l'atteinte résultait d'un acte de souveraineté.

⁶⁴ Sur le sujet, voyez récemment J. WILDEMEERSCH, « La responsabilité des pouvoirs publics : valse à trois temps sur un air de 1382 », in *C.U.P.*, vol. 107, Liège, Antémis, 2008, pp. 231 et ss. ; P. HENRY et B. DE COCQUEAU, « Le point sur la responsabilité du commettant », in *C.U.P.*, vol. 107, Liège, Antémis, 2008, pp. 167 et ss. ; P. LEWALLE, *Contentieux administratif*, Bruxelles, Larcier, 3^{ème} éd., 2008, pp. 373 et ss. et 1.248 et ss. ; D. DERROY, « La responsabilité quasi-délictuelle de l'administration : unité ou dualité des notions d'illégalité et de faute ? », in H. DUMONT, P. JADOUL et S. VAN DROOGHENBROECK (dir.), *La protection juridictionnelle du citoyen face à l'administration*, La Chartre, Bruxelles, 2007, pp. 67 et ss. ; M. UYTENDAELE, *Précis de droit constitutionnel belge*, Bruylant, Bruxelles, 3^{ème} éd., 2005, pp. 676 et ss.

⁶⁵ Cass., 5 novembre 1920, *Pas.*, 1920, I, p. 239, précédé des conclusions de Monsieur le Premier Avocat général Paul LECLERCQ, pp. 193 et ss.

⁶⁶ *Ibidem*.

A la suite de l'arrêt *La Flandria* toutefois, la jurisprudence, soucieuse de se montrer respectueuse du principe de séparation des pouvoirs, établit une distinction entre les décisions de l'administration et l'exécution desdites décisions⁶⁷.

Elle admit ainsi de connaître des actions en réparation du dommage causé par l'administration à l'occasion de l'exécution d'une décision prise par celle-ci, mais se refusa à connaître des mêmes actions lorsque le dommage résultait de la décision elle-même⁶⁸.

Il fallut attendre 1963 pour que la Cour de cassation tourne le dos à cette jurisprudence dans un arrêt rendu précisément dans la matière qui nous occupe : « (...) que le juge a considéré que l'administration aurait dû prendre aussi d'autres mesures de sécurité et a constaté que, dans l'espèce, pareilles mesures pouvaient être prises et ne l'avaient pas été ; Attendu que les pouvoirs que la loi attribue à l'administration, dans l'intérêt général, ne soustraient pas celle-ci au devoir de prudence qui s'impose à tous ; Attendu que les pouvoirs publics ont l'obligation de n'établir et de n'ouvrir à la circulation publique que des voies suffisamment sûres ; que, hormis le cas où une cause étrangère qui ne peut leur être imputée les empêche de remplir l'obligation de sécurité qui leur incombe, ils doivent, par des mesures appropriées, obvier à tout danger anormal ; Qu'ils n'ont pas nécessairement rempli cette obligation, dans le cas où la voie publique présente un tel danger, en y apposant (...) les signaux prévus par (le règlement général sur la police de la circulation routière) ; Attendu qu'ainsi le juge a pu constater que l'apposition du signal n° 12 ne constituait pas une mesure qui obviait au danger anormal que présentait l'état défectueux de la route et a pu décider légalement que, s'étant abstenue de prendre les mesures nécessaires, l'administration avait manqué à son obligation de sécurité »⁶⁹.

Dès lors que la Cour de cassation décide que la responsabilité des pouvoirs publics est régie par le droit commun de la responsabilité civile, la mise en cause de cette responsabilité nécessitera que soit rapportée la preuve d'une faute dans le chef du pouvoir public concerné, d'un dommage et d'un lien de causalité entre la faute et le dommage.

« (L) a faute de l'autorité administrative, pouvant sur la base des articles 1382 et 1383 du Code civil engager sa responsabilité, consiste en un comportement qui, ou bien s'analyse en une erreur de conduite devant être appréciée suivant le critère de l'autorité normalement soigneuse et prudente, placée dans les mêmes conditions⁷⁰, ou bien, sous réserve d'une erreur invincible ou d'une autre cause de justification, viole une norme de droit na-

⁶⁷ Cass., 11 mai 1933, *Pas.*, 1933, I, p. 222.

⁶⁸ Voyez Cass., 6 novembre 1952, *Pas.*, 1953, I, p. 140 ; Cass., 14 juin 1956, *Pas.*, 1956, I, p. 1128 qui réservent toutefois l'hypothèse, en matière de voiries, de la décision qui tromperait la légitime confiance de l'usager. L'arrêt du 14 juin 1956 comporte l'« Attendu » suivant : « Attendu que l'autorité communale dispose dans l'exercice de sa fonction de police, qui comprend la sécurité de la voie publique, d'un pouvoir discrétionnaire pour déterminer les moyens qu'elle juge les plus appropriés au bon accomplissement de sa mission ; Que la puissance publique n'est pas responsable du dommage subi par un usager de la voie publique lorsque celle-ci se trouve dans l'état où l'autorité compétente a décidé qu'elle devait se trouver, sous réserve que cet état ne peut, trompant la légitime confiance de l'usager, exposer celui-ci à des dangers imprévisibles ».

⁶⁹ Cass. (1^{re} ch.), 7 mars 1963, *R.C.J.B.*, 1963, p. 93 avec note DABIN J. Jurisprudence constante depuis lors.

⁷⁰ Voyez par exemple Mons, 17 octobre 1997, *R.G.A.R.*, 1999, n° 130.167. N. SIMAR et J. TINANT écrivent à cet égard : « Le juge doit dès lors tenir compte des circonstances concrètes de la cause et des moyens mis à disposition des pouvoirs publics » (N. SIMAR et J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics, les obstacles à franchir », *op. cit.*, p. 60).

tional ou d'un traité international ayant des effets dans l'ordre juridique interne, imposant à cette autorité de s'abstenir ou d'agir de manière déterminée »⁷¹.

Quant au lien de causalité entre la faute et le dommage, il existe si ce dommage, tel qu'il s'est réalisé, ne se serait pas produit de la même manière en l'absence de cette faute⁷². La preuve du lien de causalité, de même que celle de la faute et du dommage incombe au demandeur, le juge ne pouvant condamner l'auteur de la faute à réparer le dommage réellement subi s'il décide qu'une incertitude subsiste quant au lien causal entre la faute et ce dommage⁷³. L'existence d'une faute, d'un dommage ou d'un lien de causalité entre les deux, est une appréciation en fait. La Cour de cassation vérifie uniquement si le juge, des faits et des circonstances constatés par lui, ne déduit pas de ces faits des conséquences qui seraient sans lien avec eux ou qui ne seraient susceptibles, sur leur fondement, d'aucune justification et s'il ne viole pas les notions de faute, de dommage et de lien de causalité⁷⁴. Il convient également de rappeler que la seule existence d'une faute ne « *ne permet pas au juge de déduire l'existence d'une relation causale entre cette faute et ce dommage* »⁷⁵.

4.2. Application en matière de voiries

4.2.1. Articles 1382 et 1383 du Code civil

Les pouvoirs publics exercent donc à l'égard de leurs voiries, un devoir d'entretien et un pouvoir de police impliquant notamment l'entretien, la réparation, le nettoyage et le dégagement de celles-ci.

Ayant l'obligation de n'établir et de n'ouvrir à la circulation publique que des voies suffisamment sûres⁷⁶ et hormis le cas où une cause étrangère⁷⁷ qui ne peut leur être imputée les empêche de remplir l'obligation de sécurité qui leur incombe, ayant l'obligation d'obvier, par des mesures appropriées, à tout danger anormal⁷⁸, que ce danger soit caché ou appa-

⁷¹ Cass., 25 octobre 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 638 et note D. DE ROY, « La jurisprudence de la Cour de cassation en matière de responsabilité civile des autorités administratives : revirement ou affinement ? » ; Cass., 13 mai 1982, *J.T.*, 1982, p. 772 avec les conclusions de Monsieur le Procureur Général J. VELU alors Avocat général ; Cass., 19 décembre 1980, *J.T.*, 1981, p. 517.

⁷² Notamment, Cass., 23 avril 2009, R.G. C.07.0568.F, disponible sur www.cass.be. Pour écarter l'existence du lien de causalité, le juge ne peut comparer la situation concrète qui lui est soumise à une situation hypothétique (Cass., 18 décembre 2008, *R.G.A.R.*, 2009, n° 14.500).

⁷³ Notamment Cass., 26 juin 2008, R.G. C.07.0272.N, disponible sur www.cass.be.

⁷⁴ Notamment Cass., 19 juin 2007, R.G. P.07.0201.N, disponible sur www.cass.be.

⁷⁵ Rappelé par N. SIMAR et J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics, les obstacles à franchir », *op. cit.*, p. 67.

⁷⁶ Une voie suffisamment sûre est celle qui ne surprend pas la légitime confiance de l'utilisateur.

⁷⁷ Voyez sur ce point N. SIMAR et J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics, les obstacles à franchir », *op. cit.*, pp. 68-70.

⁷⁸ « *Le danger anormal dans l'établissement d'une voie ouverte à la circulation publique, auquel les pouvoirs publics doivent, en principe, obvier par des mesures appropriées, est l'obstacle de nature à tromper la légitime confiance de tout usager circulant normalement sur cette voie* » (Cass., 12 avril 1984, *Pas.*, 1984, I, p. 1015 ; voyez aussi Bruxelles, 13 juin 2001, *Res. Jur. Imm.*, 2001, p. 185 ; Mons, 17 octobre 1997, *R.G.A.R.*, 1999, n° 13.167 ; Liège, 24 juin 1996, *Dr. circ.*, 1997, p. 87). « *Un danger ordinaire, auquel tout le monde peut et doit s'attendre, parce qu'il est normal, ou encore un danger même anormal, mais qui serait manifeste ou rendu manifeste par un signe, ne saurait entrer en ligne, dès lors que l'utilisateur de la route est lui-même soumis à une obligation de prudence et de diligence envisagée sous l'angle du bon père de famille* » (N.

rent⁷⁹, les pouvoirs publics qui ne se conforment pas à ces obligations, soit en s'abstenant de prendre de quelconques mesures, soit en adoptant des mesures inadéquates, seront considérés comme ayant commis une faute et pourront ainsi voir engagée sur cette base, leur responsabilité civile.

Ainsi par exemple « *le manque d'adhérence imprévisible de la chaussée, dans la grande courbe qu'elle forme à l'endroit des faits, est constitutif d'un danger anormal de nature à tromper la légitime confiance des usagers et susceptible de causer un dommage; Attendu que la responsabilité de la Région wallonne, gestionnaire de la chaussée, est également engagée sur la base des articles 1382 et 1383 du code civil, dès lors que, avertie depuis 1984 par les autorités communales du danger que représentait le manque d'adhérence de la chaussée à l'endroit des faits, elle a commis une faute en ne prenant, avant l'accident, aucune mesure réellement appropriée pour remédier à ce danger anormal et ce, nonobstant les essais de rugosité insatisfaisants réalisés le 5 avril 1991 par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui ont conduit, en octobre 1992 seulement, au renouvellement du revêtement ; Que, de surcroît, même si le virage était annoncé par des signaux AI et que des balises étaient placées le long de la chaussée, aucune signalisation spécifique n'attirait l'attention des usagers sur le danger anormal que présentait la chaussée, à cet endroit précis, en raison de son manque d'adhérence ; qu'à tout le moins, dans l'attente de la réalisation des travaux nécessaires pour remédier au manque d'adhérence de la chaussée, la Région wallonne a commis une faute en ne signalant pas le danger de manière adéquate* »⁸⁰.

SIMAR et J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics, les obstacles à franchir », *op. cit.*, p. 64). Pour des hypothèses où le juge ne considère pas le danger comme anormal, voyez Civ. Anvers, 19 juin 2006, C.R.A., 2007, p. 183 ; Pol. Gand, 31 décembre 1998, *Bull. ass.*, 1999, p. 745 (présence de verglas). Le danger anormal peut se confondre, le cas échéant, avec la notion de vice de la chaussée et déboucher sur les responsabilités conjointes du gestionnaire gardien de la voirie sur pied de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil et de la commune traversée par ladite voirie, sur pied de son obligation spécifique résultant de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale. Un obstacle susceptible de tromper la confiance légitime de l'usager de la route, tel que la présence de boue sur la chaussée, constitue un danger anormal auquel il convient d'obvier (Gand, 29 septembre 1988, *R.W.*, 1990-1991, p. 331). Il doit donc s'agir de l'usager de la route qui circule normalement sur celle-ci. Pour un cas où la notion n'a été retenue ni comme vice de la chaussée, ni dans le cadre de l'obligation de sécurité qui pèse sur les communes en vertu de l'article 135, § 2., voyez Civ. Namur, 19 janvier 2009, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 60 et note J.-M. VAN BOL.

⁷⁹ Cass., 9 octobre 1967, Pas., 1968, I, p. 174. « *Le caractère éventuellement apparent d'un danger n'est pas, en soi, élisif de son caractère anormal ; qu'il échet à cet égard de considérer tant la nature de la défec-tuosité constitutive de danger que la destination de la voirie* » (Civ. Namur, 3 mars 1994, *Rev. Dr. comm.*, 1995, p. 247 à propos d'une rue commerçante piétonne). La présence de verglas sur un viaduc autoroutier en plateau ardennais en plein hiver a déjà été considéré comme un danger normal en cette saison, auquel tout conducteur prudent se doit d'être particulièrement attentif étant le premier garant de sa propre sécurité (Pol. Dinant, 10 décembre 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.897).

⁸⁰ Liège, 11 octobre 1999, *J.L.M.B.*, 2000, p. 763 et obs. D. PHILIPPE qui cite aussi un arrêt de la Cour d'appel de Liège du 23 novembre 1998 concernant également une signalisation inappropriée. Voyez aussi Civ. Hasselt, 5 décembre 2007, *C.R.A.*, 2008, p. 209 (la faute au sens de l'article 1382 consiste en l'absence d'un contrôle de la voirie à la suite de fortes pluies) ; Bruxelles, 6 décembre 2004, *R.G.A.R.*, 2006, n° 14.119 (câble électrique provoquant la chute d'un piéton) ; Civ. Huy, 28 janvier 2004, *C.R.A.*, 2006, p. 434 (absence d'épandage à 8h15 alors que la présence de verglas est connue depuis 6h30) ; Civ. Dinant, 26 mars 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.880 (maintien de l'ouverture d'une voirie en travaux à la circulation, alors que le croisement n'y était plus possible sans heurt entre véhicules) ; Civ. Audenarde, 19 mars 2003, *C.R.A.*, 2004, p. 309 (établissement d'une traversée sur une chaussée où la vitesse est limitée à 120 km/h) ; Pol. Nivelles, 15 mars 1999, *Bull. ass.*, 1999, p. 750 et note C. BELLEMANS (défaut d'entretien d'un arbre) ; Bruxelles, 25 septembre 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 1566 et note M. DELNOY (maintien d'une excavation

Ces obligations pèsent sur tous les pouvoirs publics propriétaires et/ou gestionnaires de voiries⁸¹, d'où l'intérêt de pouvoir identifier le propriétaire et/ou gestionnaire de la voirie sur laquelle se produit un accident : en principe, nous l'avons dit, la Région pour les routes régionales, les provinces pour les routes provinciales et les communes pour les routes communales. Elles concernent également, bien entendu, les dépendances de la voirie⁸².

4.2.2. Article 135, § 2 de la Nouvelle Loi Communale

Les obligations qui pèsent sur les communes en matière de voiries⁸³ sont cependant encore plus lourdes. Non seulement, elles sont responsables de l'entretien et de la sécurité de leurs propres voiries⁸⁴ mais en outre, en vertu de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale, les communes ont pour mission « *de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics. Plus particulièrement, dans la mesure où la matière n'est pas exclue de la compétence des communes, les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des communes sont : 1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ; (...) ; la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article (...)* »⁸⁵.

dans l'accotement d'une autoroute).

⁸¹ Ainsi de la Région wallonne qui se voit reconnue responsable d'un accident par la Cour d'appel de Bruxelles, sur pied de l'article 1382 du Code civil, dans la mesure où elle avait l'obligation de n'ouvrir à la circulation que des chaussées suffisamment sûres et qu'elle devait obvier à tout danger anormal par des mesures appropriées (Bruxelles, 18 mars 2002, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.797).

⁸² Cass., 21 octobre 1993, *Pas.*, 1993, I, p. 848, *J.L.M.B.*, 1996, p. 84 et note M. VANDERMERSCH et D. PHILIPPE (accotement verglacé) ; Gand, 8 décembre 1998, *T.A.V.W.*, 1999, p. 272 (trou dans un accotement apparemment utilisable).

⁸³ Voyez sur ce sujet, outre les références déjà citées à la note 1, notamment M. LAMBERT, « La gestion, l'entretien et la police de la voirie », *Mouv. comm.*, 2007, pp. 519 et ss. ; S. SMOOS, « Responsabilité des communes en matière de voirie », *Mouv. comm.*, 2005, pp. 426 et ss. ; J.-M. VAN BOL, « La voirie en rapport avec le pouvoir local – Chronique de jurisprudence », *Rev. Dr. comm.*, 2004, pp. 20 et ss. ; M. BOVERIE M., « La responsabilité communale en matière de voiries, Chronique de jurisprudence (1994-1998) », *Mouv. comm.*, 1998, pp. 654 et ss. ; M. BOVERIE, « La voirie communale », *Mouv. comm.*, 1994, pp. 328 et ss. ; C. DRESSEN, A.-L. DURVIAUX, P. LEWALLE, « La responsabilité délictuelle des communes », *Rev. dr. comm.*, 1994, pp. 274 et ss. Il est renvoyé également au site Internet de l'Union des Villes et Communes de Wallonie, qui contient de nombreux écrits concernant les compétences et obligations des communes en matière de voirie (www.uvcw.be).

⁸⁴ Une commune commet une faute susceptible d'engager sa responsabilité sur pied de l'article 1382 et éventuellement de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, par exemple si elle installe sur sa voirie un casse-vitesse sans respecter la réglementation ad hoc (Civ. Anvers, 5 avril 2006, *J.J.P.*, 2009, p. 5).

⁸⁵ Voyez cependant l'article 2 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, tel que modifiées, pour ce qui concerne la Région wallonne, par le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun (*Moniteur belge*, 14 janvier 2008) et les articles 10 et 12 des mêmes lois. Le fait que la police de la circulation routière soit, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, soustraite par l'art. 10 de la loi relative à la police de la circulation routière, aux dispositions des décrets des 14 et 22 décembre 1789, 16 et 24 août 1790, ne dispense pas les autorités communales de leur obligation de veiller à la sécurité du passage dans les parties des voies publiques qui traversent la commune (ainsi notamment Cass., 1^{er} février 1973, *Pas.*, 1973, I, p. 525 ; Cass., 27 novembre 1980, *Pas.*, 1981, I, p. 361 ; Cass., 19 novembre 1987, *Pas.*, 1988, I, p. 328. ; Liège, 11 octobre 1999, *J.L.M.B.*, 2000, p. 763 et obs. D. PHILIPPE ; comp. C.E., n° 159.613, 6 juin 2006,

Cette disposition, qui leur confère un pouvoir général de police (police de l'ordre public matériel), énonce donc que les communes doivent veiller à la sécurité et à la commodité du passage sur les voiries qui traversent leur territoire.

Ce devoir de sécurité leur impose un contrôle régulier⁸⁶ des voiries qui traversent leur territoire et l'obligation de neutraliser efficacement le danger qui s'y fait jour⁸⁷.

Il concerne donc également les parties de voies publiques appartenant à ou gérées par un autre pouvoir public, qui traversent la commune⁸⁸. Il s'applique aussi aux voies initialement privées et dont le caractère public résulte de l'usage par le public⁸⁹.

Ne sont toutefois pas concernées les autoroutes. La Cour de cassation a déjà décidé à cet égard que les autoroutes ne se prêtent pas à l'intervention communale, la circulation rou-

S.A. Carmeuse c. Ville d'Andenne : « *Considérant qu'en matière de police de la circulation routière, le législateur a déterminé expressément les pouvoirs des communes ; que s'agissant des voiries publiques situées sur le territoire de celles-ci, l'article 2, alinéa 1^{er} des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière permet aux conseils communaux d'arrêter des règlements complémentaires qui sont soumis à l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ; qu'en outre, les articles 10 des lois coordonnées précitées et 135, § 2, alinéa 2, 1^o in fine de la Nouvelle loi communale ont soustrait la police de la circulation routière, « en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques », au champ d'application du pouvoir général de police reconnu aux communes par l'article 135, § 2 de la Nouvelle loi communale, de sorte qu'en matière de police de la circulation routière, les communes ne peuvent, sur la base de l'article 135, § 2 précité, régler que des situations occasionnelles comme le confirme l'article 12, alinéa 2, des lois coordonnées précitées ; Considérant que les règlements attaqués (...) ont pour objet essentiel la tranquillité des riverains, matière qui relève de l'article 135, § 2 de la Nouvelle loi communale, même si cette disposition n'est pas visée par le second acte attaqué ; qu'en adoptant des règlements complémentaires de police de la circulation routière, qui s'appliquent à une situation permanente, mettant en œuvre essentiellement le pouvoir de police administrative générale que lui confère l'article 135, § 2 de la Nouvelle loi communale, la partie adverse a violé les dispositions visées au moyen (...) »). Sur le règlement général de police que peut adopter une commune pour assurer la propreté de la voirie, la sûreté et la commodité du passage, voyez FRASELLE N. et SMOOS S., « Les compétences des communes en matière de circulation routière », *Mouv. comm.*, 2005, pp. 240 et ss. Voyez aussi M. BOVERIE, « La voirie communale », *op.cit.*, pp. 334-335 qui aborde également à cette occasion la question des autorisations de voiries permettant une utilisation privative de la voie publique.*

⁸⁶ « Il ne peut être imposé aux autorités communales de contrôler quotidiennement l'état de la voirie dont elles ont la garde » (Gent, 4 juin 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.768). Voyez aussi Pol. Ypres, 15 juin 1999, *T.A.V.W.*, 1999, p. 273 et note ; Gand, 19 janvier 1998, *T.A.V.W.*, 1998, p. 9. Encore faut-il que la commune ne soit pas à l'origine du danger (voyez Pol. Louvain, 24 septembre 1998, *T.A.V.W.*, 2000, p. 47). Des décisions vont jusqu'à imposer un contrôle permanent. Voyez ains Mons, 10 octobre 1994, *Dr. circ.*, 1995, p. 236.

⁸⁷ M BOVERIE, « La responsabilité communale en matière de voiries », *op. cit.*, p. 658.

⁸⁸ Cass., 12 octobre 1967, *Pas.*, 1968, I, p. 198.

⁸⁹ Cass., 11 avril 1969, *Pas.*, 1969, I, p. 702. L'entretien de la voirie incombe en revanche au propriétaire privé de la voirie. Si pour remplir son obligation de sécurité, la commune doit elle-même procéder à des travaux de réfection, elle pourra réclamer remboursement de ses débours au propriétaire de la voirie. La situation sera différente si pour rencontrer son obligation de sécurité, la commune use de son pouvoir de police en apposant une signalisation ou en installant une déviation, dès lors qu'un propriétaire privé n'a pas de pouvoir ni de devoir de police. Voyez également Cass., 14 septembre 1978, *Pas.*, 1979, I, p. 43 : « Une voie publique, même si elle a été ouverte par un particulier et que le sol sur lequel elle est établie continue à appartenir à ce dernier, est soumise à toutes les obligations et charges qui découlent de la police de la voirie, c'est-à-dire non seulement les règles destinées à garantir la liberté, la sécurité et la salubrité de la circulation, mais aussi celles qui concernent l'administration de la voie, notamment son alignement et son tracé ». Pour un parking d'un centre de l'ADEPS (Communauté française), voyez Civ. Namur, 30 septembre 2005, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 46.

tière y étant réglée essentiellement par le Roi (désormais les gouvernements régionaux), à l'exclusion des pouvoirs locaux⁹⁰ qui ne conservent leurs attributions de police qu'en ce qui concerne l'ordre public, la tranquillité et la salubrité⁹¹. En conséquence, une commune ne peut encourir aucune responsabilité des suites d'un accident survenu sur une autoroute en raison d'une inondation provoquée par l'obstruction d'un avaloir par l'accumulation de feuilles mortes⁹².

Ne sont pas davantage concernées par l'obligation de sécurité découlant de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale, les voiries privées, c'est-à-dire les voiries qui ne sont pas accessibles à la circulation du public⁹³.

L'obligation de sécurité des communes s'étend aux dépendances de la voirie⁹⁴ telles qu'un accotement de plain-pied⁹⁵, un avaloir⁹⁶, ou encore un trottoir⁹⁷. A cet égard, la jurispru-

⁹⁰ Voyez article 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.

⁹¹ Voyez B. LOMBAERT et I. MATHY, « Le régime juridique de la voirie publique terrestre », *op. cit.*, p. 20 ; D. LAGASSE, « La voirie terrestre », *op. cit.*, pp. 132-133.

⁹² Cass., 18 mai 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 989, *J.T.*, 1990, p. 102 : « Attendu qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, « (...) le Roi arrête les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les autoroutes (...). Les conseils communaux... ne peuvent prendre des règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation sur les autoroutes » ; Attendu que comme le confirme les travaux préparatoires de cette loi, l'autoroute ne se prête pas à l'intervention communale, la circulation routière y étant réglée essentiellement par le Roi, à l'exclusion des pouvoirs locaux qui ne conservent leurs attributions de police qu'en ce qui concerne l'ordre public, la tranquillité et la salubrité ; que la responsabilité des communes ne peut subsister là où leurs attributions leurs sont enlevées ; Que la loi du 12 juillet 1956 déroge à cet égard aux décrets des 14 décembre 1789 et 16-24 août 1790 ainsi qu'à l'article 90, 12°, de la loi communale, invoqué dans le moyen ; Que, dès lors, la cour d'appel a décidé légalement que la défenderesse ne pouvait encourir aucune responsabilité des suites de l'accident survenu sur une autoroute en raison d'une inondation provoquée par l'obstruction d'un avaloir par l'accumulation de feuilles mortes (...) ». Dans le même sens, Civ. Louvain, 20 juin 2007, *C.R.A.*, 2008, p. 73 ; Mons, 20 décembre 1995, *Dr. circ.*, 1996, p. 183.

⁹³ Sur la notion de « voiries privées », voyez M. BOVERIE, « Voiries « privées » », *Mouv. comm.*, 1999, pp. 219 et ss. qui rappelle qu'il peut exister des voiries privées dont la commune est propriétaire. Dans ce cas, la commune n'est pas tenue des obligations découlant de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale mais sa responsabilité peut être engagée sur pied des articles 1382, 1383 et 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil. Voyez par ailleurs Civ. Gand, 10 avril 2003, *T.G.R.*, 2003, p. 93 selon lequel la commune n'est pas responsable des accidents qui se produisent sur les voiries privées s'il apparaît que l'usager de la voirie s'est procuré un accès irrégulier, mais qui précise aussi que la commune doit toutefois prendre les mesures nécessaires pour éviter les situations dangereuses sur les voiries privées si elle en est informée.

⁹⁴ En ce compris les pistes cyclables (Bruxelles, 12 mars 2003, *Dr. circ.*, 2003, p. 201 ; Civ. Louvain, 4 janvier 2002, *Dr. circ.*, 2002, p. 89 ; Gand, 24 juin 1997, *A.J.T.*, 1997-98, p. 202 et note F. VANDENDRIESSCHE).

⁹⁵ Cass., 20 avril 1991, *Pas.*, 1991, I, n° 218 ; Cass., 20 avril 2001, *Pas.*, 2001, I, p. 655 ; Pol. Gand, 30 mai 2005, *J.J.P.*, 2005, p. 370 ; Pol. Gand, 16 février 2004, *R.W.*, 2006-2007, p. 1016 ; Pol. Turnhout, 10 juin 1997, *Dr. circ.*, 1999, p. 106.

⁹⁶ La commune pourra ainsi être amenée à devoir curer un avaloir relevant normalement de la gestion régionale ou provinciale, parce que le mauvais fonctionnement de cet avaloir pourrait être source d'accident et de responsabilité pour la commune sur pied de l'article 135, § 2. Voyez Liège, 14 décembre 1995, *Rev. dr. comm.*, 1997, p. 148 et note J.-M. VAN BOL.

⁹⁷ Voyez Cass., 18 avril 1910, *Pas.*, 1910, I, p. 183 ; Pol. Namur, 24 mai 2004, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 44 ; Civ. Mons, 23 avril 1997, *R.G.A.R.*, 1999, n° 13.155 ; Bruxelles, 22 mai 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.787. Les trottoirs sont présumés appartenir aux pouvoirs publics. L'identification du propriétaire gestionnaire du trottoir n'est pas sans intérêt dès lors que si le trottoir n'est pas la propriété de la commune, la mis en cause concomitante de son propriétaire gestionnaire, tel par exemple la Région ou la province si le trottoir est situé le long d'une voirie régionale ou provinciale pourra être envisagée. Ces autres pouvoirs publics

dence peut se montrer sévère⁹⁸, comme elle peut aussi régulièrement rappeler que l'usager est le premier garant de sa propre sécurité⁹⁹. Il est cependant permis à une commune de mettre à charge des riverains d'un trottoir, par voie de règlement, l'obligation d'entretenir et même de construire la partie de trottoir qui longe leur immeuble, ainsi que la responsabilité qui pourrait résulter de l'absence d'entretien¹⁰⁰. Pour autant, en cas d'accident, la responsabilité de la commune pourra néanmoins être retenue, dans la mesure où elle conserve son pouvoir de police dont découle son obligation de sécurité¹⁰¹.

La commune devra également se montrer attentive aux abords de la voirie et notamment, aux haies et aux arbres qui la bordent¹⁰².

Pour se conformer à son devoir de sécurité, la commune doit adopter une attitude proactive et non attendre qu'un accident se produise pour agir¹⁰³.

conservent en effet leur obligation d'entretien et leur pouvoir de police à l'égard de leurs trottoirs. De même si le trottoir, ouvert à la « circulation » du public, est la propriété d'un riverain. Dans ce dernier cas toutefois, le propriétaire ne dispose pas de pouvoirs de police, mais reste tenu de son devoir d'entretien, tandis que la commune reste tenue de son obligation de sécurité résultant de son pouvoir général de police. Voyez à cet égard, S. SMOOS, « Responsabilité des communes en matière de voirie », *op. cit.*, pp. 433-434 et la référence citée à la note 53.

⁹⁸ Cass., 21 octobre 1993, *J.L.M.B.*, 1996, p. 84 et note M. VANDERMERSCH et D. PHILIPPE.

⁹⁹ Ainsi de cette décision du Tribunal de Police de Bruxelles qui faisant application de la théorie de l'équivalence des conditions, dans le cas d'un trou dans un trottoir, décide que « le dommage ne se serait pas produit comme il s'est réalisé in concreto si le piéton avait contourné l'obstacle dont la présence était prévisible » (Pol. Bruxelles, 18 juin 2007, *J.J.P.*, 2008, p. 45). Voyez aussi Pol. Charleroi, 23 mai 2005, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.201 ; civ. Namur, 19 janvier 2001, *rev. Dr. comm.*, 2004, p. 42 et note VAN BOL J. ; Civ. Namur, 30 septembre 2005 et Pol. Namur, 8 mars 2007, *Rev. Dr. comm.*, 2009, pp. 46 et ss., note VAN BOL J.-M. ; à propos d'un accotement herbeux, Pol. Namur, 20 février 2008, *ibidem*, p. 59.

¹⁰⁰ Bruxelles, 22 mai 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.787.

¹⁰¹ *Ibidem*. Tel pourra être le cas même si le trottoir appartient au riverain (voyez note 91).

¹⁰² Ainsi la commune de Bièvre voit-elle sa responsabilité retenue, *in solidum* avec celle de la Région, gardienne d'un arbre vicié, par la Cour d'appel de Liège : « Attendu qu'il a été démontré ci-avant que l'arbre litigieux, notamment vu sa situation, dangereuse pour les usagers, aurait dû faire l'objet d'un abattage (...) même s'il ne présentait pas extérieurement des traces de pourriture ; qu'en y procédant pas, la commune de Bièvre a commis une faute que n'aurait pas commise une autorité communale normalement diligente et prudente placée dans les mêmes circonstances, outre qu'il s'agit du non-respect du prescrit des décrets du 14 décembre 1789 et des 16 et 24 août 1790 ; Attendu que cette faute de la commune de Bièvre a concouru, aux côtés de la responsabilité de la Région wallonne, à la création du dommage (...) ; Attendu qu'en conséquence, la commune de Bièvre doit être condamnée *in solidum* avec la Région wallonne à réparer l'intégralité du dommage subi par les victimes » (Liège, 6 mai 2003, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 49) ; voyez aussi Cass., 12 janvier 2001, *T.A.V.W.*, 2001, p. 260 (branche tombée sur la route) ; A. DE BRABANT, « Responsabilité des communes du fait des arbres ou plantations sur son territoire », *J.J.P.*, 2003, pp. 341 et ss. Pour un poteau d'éclairage endommagé à la suite d'un accident, voyez Pol. Nivelles, 12 juillet 1999, *Dr. circ.*, 1999, p. 337.

¹⁰³ Civ. Louvain, 16 février 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 435 ; Bruxelles, 24 septembre 2002, *J.L.M.B.*, 2003, p. 1.100 : « Aux termes de l'article 135 nouveau de la loi communale, les autorités communales ont pour mission de faire jouir les habitants d'une bonne police sur leur territoire, ce qui implique l'obligation d'assurer la sécurité de la circulation sur les voiries publiques. Cette obligation les oblige à prendre toutes les mesures nécessaires pour **prévenir** les accidents et sécuriser la circulation lorsque la sécurité des usagers est mise en cause à la suite d'un quelconque incident » (c'est nous qui soulignons) ; Bruxelles, 8 janvier 2002, *Dr. circ.*, 2002, p. 374 ; Bruxelles, 31 mars 2000, *T.A.V.W.*, 2002, p. 11.

Concrètement, la commune pourra très souvent assurer son obligation de sécurité par l'aposition d'une signalisation pour autant que celle-ci soit adéquate¹⁰⁴. Elle pourra également être amenée à nettoyer une voirie¹⁰⁵, à en ordonner la fermeture, à mettre en place une déviation, voire, à procéder à la réfection d'une voirie ne lui appartenant pas. « *L'obligation générale de sécurité n'impose pas aux communes d'entretenir la voirie en lieu et place du propriétaire-gestionnaire. Néanmoins, des voiries dont l'état permanent constitue un danger pour les usagers peuvent faire engager la responsabilité des pouvoirs locaux. C'est ainsi qu'il arrive que la seule possibilité, pour une commune, d'éviter de voir sa responsabilité engagée est la réparation de la voirie en lieu et place du propriétaire* »¹⁰⁶.

L'obligation de sécurité établie par l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale impose à la commune d'ordonner les mesures nécessaires au rétablissement du passage lorsque la sécurité des usagers n'y est plus assurée¹⁰⁷.

Par ailleurs, si une signalisation absente, inadéquate ou défectueuse sera souvent de nature à fonder la responsabilité de la commune¹⁰⁸ (ou d'ailleurs, d'un autre pouvoir public propriétaire et/ou gestionnaire de voirie sur pied des articles 1382 et 1383 du Code civil) en cas d'accident, il convient toutefois de conserver à l'esprit, dans le cas des chantiers de voiries, l'article 78.1.1., alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975. Aux termes de cette disposition, « *la signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux* ». Le non-respect de cette obligation est constitutif de faute au sens de l'article 1382 du Code civil et susceptible d'engendrer la responsabilité de l'entrepreneur chargé des travaux. Pour autant, le pouvoir public maître d'ouvrage n'échappera pas à sa propre responsabilité s'il n'a pas obvié par des mesures adéquates aux carences de l'entrepreneur¹⁰⁹. Mais dans la mesure où la signalisation des obstacles à la circulation

¹⁰⁴ Voyez Gand, 4 juin 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.768. Pour un cas dans lequel il a été jugé que tel n'avait pas été le cas, voyez Liège, 11 mars 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.766. Si elle laisse subsister une signalisation peu claire, alors même que cette signalisation incombe à la Région, elle peut néanmoins voir sa responsabilité engagée (voyez Gand, 3 janvier 2000, *T.A.V.W.*, 2002, p. 13 ; dans le même sens, Civ. Anvers, 7 mars 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 438). Voyez aussi Civ. Tongres, 27 septembre 2005, *R.W.*, 2007-2008, 372 ; Mons, 14 octobre 1997, *R.G.A.R.*, 1999, n° 13.080 ; Mons, 25 octobre 1995, *R.G.A.R.*, 1999, n° 13.111.

¹⁰⁵ Elle devra alors s'assurer de l'efficacité du nettoyage, à défaut de quoi sa responsabilité pourra néanmoins être recherchée en cas d'accident (voyez pour une illustration Pol. Verviers, 4 mars 2002, *J.J.P.*, 2002, p.374). Idem en cas de réouverture de la voirie après travaux (voyez Gand, 14 octobre 2003, *Bull. ass.*, 2004, p. 553, à propos de la chute d'un piéton empruntant une chaussée récemment rouverte à la suite de travaux, à l'occasion d'un défilé du 1^{er} mai ; Civ. Gand, 20 octobre 2003, *C.R.A.*, 2004, p. 190 ; Pol. Mons, 16 janvier 2002, *Bull. ass.*, 2004, p. 158).

¹⁰⁶ S. SMOOS, « Responsabilité des communes en matière de voirie », *op. cit.*, p. 431. Pour une illustration, voyez Liège, 14 décembre 1995, *Rev. dr. comm.*, 1997, p. 146 et note J-M. VAN BOL : « *L'Etat – et à sa suite la Région – a une obligation de sécurité lui imposant de mettre à la disposition du public des chaussées sûres et de les surveiller. Mais la commune a l'obligation de veiller à la sûreté du passage sur les voies publiques traversant son territoire, même lorsqu'elle n'en est pas propriétaire, et doit donc se renseigner sur la praticabilité de ces routes. Face à un défaut d'entretien existant depuis un certain temps, la commune aurait dû prendre les dispositions pour y remédier. A défaut de l'avoir fait, elle est tenue de réparer au même titre que la Région* ».

¹⁰⁷ Cass., 10 octobre 1991, *Pas.*, 1992, I, p. 114 ; Cass., 21 mai 1987, *Pas.*, 1987, p. 1157.

¹⁰⁸ Voyez par exemple Pol. Malines, 22 décembre 2004, *C.R.A.*, 2005, p. 302 ; Gand, 13 mars 1997, *T.G.R.*, 1998, p. 3.

¹⁰⁹ Cass., 2 février 1984, *Pas.*, 1984, p. 625 qui ayant rappelé les dispositions des lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière concernant la signalisation, notamment les articles 13 et 14, ainsi que l'article 78 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, décide : « *Attendu qu'il ressort de*

incombe en principe à celui qui crée l'obstacle, l'obligation de l'autorité qui a la gestion de la voie publique n'est que subsidiaire, en cas de carence de celui qui a créé l'obstacle¹¹⁰. Le contrat liant le pouvoir public propriétaire gestionnaire à l'entrepreneur pourra ainsi contenir une clause permettant au pouvoir public d'agir en garantie contre l'entrepreneur, en mettant à charge de ce dernier, les conséquences dommageables d'accidents survenus en raison de l'insuffisance ou de la défaillance de la signalisation du chantier¹¹¹.

L'adéquation des mesures prises par la commune sera appréciée par le magistrat, à l'aune du critère de la commune normalement diligente et prudente, placée dans les mêmes circonstances^{112 113}.

L'obligation de sécurité découlant de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale incombe à la commune même lorsque la sécurité de la voirie est compromise par le fait d'un tiers¹¹⁴. Cette obligation n'est en effet point subsidiaire¹¹⁵. La commune pourra toutefois se retourner contre le tiers responsable pour récupérer les frais exposés pour rétablir la sécurité de la voirie¹¹⁶.

l'ensemble de ces dispositions que, pour les signaux autres que ceux qui concernent l'indication des chantiers et des obstacles, l'autorité compétente garde l'initiative et continue à en assumer la surveillance ; Que la circonstance qu'il résulte de l'article 80.2 du code de la route de 1975, ainsi que de l'article 119 du code de la route du 14 mars 1968, qu'il est interdit d'établir sur la voie publique des dispositifs qui nuisent d'une manière quelconque à l'efficacité des signaux placés par l'autorité compétente, n'y porte pas atteinte ; Attendu que la circonstance constatée en l'espèce par l'arrêt, notamment que celui qui exécutait les travaux a déplacé ledit signal B1 avec l'autorisation de la demanderesse (ndlr. : la ville de Gand), n'empêche pas que le placement, l'efficacité de ce placement et le maintien du signal ainsi placé, restaient sous la surveillance de la demanderesse et que cette circonstance n'est pas de nature à transférer l'obligation qui incombait à la demanderesse à celui qui exécutait les travaux ». Voyez aussi Civ. Namur, 27 avril 2001, *Dr. comm.*, 2004, p. 24. En l'espèce, il s'agissait d'un chantier mobile sur une voirie régionale. Le Tribunal ne retient pas la responsabilité de la commune traversée par la voirie régionale litigieuse dès lors que rien n'indiquait qu'elle avait été avisée de la présence du chantier et qu'à supposer même que tel ait été le cas, il ne pouvait raisonnablement lui être fait reproche de ne pas être intervenue sur les lieux eu égard à la circonstance que le chantier était sous la surveillance de la Région wallonne et compte tenu des moyens matériels et humains dont la commune disposait ; Bruxelles, 23 septembre 1998, *T.A.V.W.*, 1999, p. 24, qui retient la responsabilité de l'entrepreneur, celle de la Région en qualité de maître d'ouvrage et celle de la commune, responsable de la sécurité routière.

¹¹⁰ Cass., 6 octobre 1977, *Pas.*, 1978, I, p. 152. Voyez aussi Civ. Gand, 18 octobre 2004, *J.J.P.*, 2005, p. 362.

¹¹¹ J.P. Visé, 5 octobre 1992, *J.J.P.*, 1993, p. 3.

¹¹² Ainsi, par exemple, il n'est pas exigé d'une commune sur le territoire de laquelle les voiries traversent des zones boisées et giboyeuse, qu'elle clôture ces voiries, voire qu'elle installe des panneaux signalant la présence de gibier. Il appartient en effet aux automobilistes d'adapter leur conduite aux circonstances de lieux et aux risques qui en découlent, notamment la traversée de gibier lors de leur passage (voyez ainsi Pol. Dinant, 8 juin 1998, *Rev. Dr. comm.*, 2001, p. 144 ; Pol. Charleroi, 26 février 1998, *Rev. Dr. comm.*, 2001, p. 141 ; Bruxelles, 27 juin 1988, *Dr.circ.*, 1988, p. 254, à propos de feuilles mortes sur une chaussée longeant la forêt).

¹¹³ La commune qui est intervenue sur une voirie dont elle n'est pas propriétaire et/ou gestionnaire pour prévenir la mise en cause de sa responsabilité aura la possibilité de récupérer ses débours auprès de l'autorité gestionnaire de la voirie concernée sur pied de l'article 1382 du Code civil, lorsqu'elle a dû pallier aux carences de celle-ci soit en procédant à la réfection de la voirie, soit en réalisant le placement d'une signalisation. Voyez Cass., 1^{er} février 1973, *Pas.*, 1973, I, p. 525 ; S. SMOOS, « Responsabilité des communes en matière de voirie », *op. cit.*, p. 431 ; M. BOVERIE, « La responsabilité communale en matière de voiries », *op. cit.*, pp. 662 et 664 et les références citées.

¹¹⁴ Cass., 21 octobre 1977, *Pas.*, 1978, I, p. 228.

¹¹⁵ *Ibidem*.

¹¹⁶ Cass., 13 avril 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 943, *J.L.M.B.*, 1988, p. 764, note P. HENRY : « En règle, il y a rupture du lien de causalité lorsque s'interpose entre la faute et le dommage une cause juridique propre,

L'obligation qui pèse sur la commune est une obligation de moyen¹¹⁷.

S'agissant d'une obligation résultant d'une disposition légale imposant aux communes d'agir d'une manière déterminée, sa violation est constitutive d'une faute, sauf pour l'autorité communale à prouver l'existence d'une cause de justification¹¹⁸.

A cet égard, la jurisprudence prend régulièrement en considération, lors de la survenance d'un accident, la circonstance que la commune n'avait pas encore ou ne devait pas encore avoir connaissance du danger anormal à l'origine de l'accident¹¹⁹ pour exonérer celle-ci de toute responsabilité sur pied de l'article 135, § 2.

Après avoir rappelé qu'en vertu de leur obligation de n'ouvrir des routes à la circulation routière que si elles sont suffisamment sûres, les autorités communales sont tenues, sous réserve d'une cause étrangère qui ne peut leur être imputée et qui les empêche de respecter leur obligation de sûreté, d'éviter par la prise de mesures adéquates tout danger anormal, caché ou apparent, qui pourrait tromper la légitime attente des usagers, la Cour de cassation, dans un arrêt du 17 avril 2008 décide : « Cette obligation n'est pas une obligation de résultat. En conséquence, le juge appelé à apprécier l'existence d'une faute dans le chef de la commune est tenu d'avoir égard au fait que les autorités communales pouvaient ou devaient avoir connaissance du danger. 2. Sauf preuve contraire, il y a lieu d'admettre en principe, lorsque la victime apporte la preuve d'un danger anormal sur une voie de

comme une obligation légale ou réglementaire qui, à elle seule, suffit à rendre compte de l'exécution; il n'en est cependant pas ainsi lorsque cette obligation n'est que secondaire par rapport à celle incombant à l'auteur d'une faute délictuelle ou quasi-délictuelle, de faire cesser un état de choses, créé par son fait, et qui ne peut persister ». Voyez également Cass., 9 février 2006, R.G. C.05.0172.N, disponible sur www.cass.be ; Cass., 18 octobre 1994, Pas., 1994, I, p. 833 ; Cass., 21 décembre 1993, Pas., 1993, I, p. 1089, R.G.D.C., 1995, p. 474 et note D. SIMOENS : « La circonstance qu'une administration publique dispose de services occupant un personnel engagé uniquement pour se charger de l'administration et de l'entretien des routes et de l'infrastructure électromécaniques qui en fait partie et pour y effectuer les réparations nécessaires, quelle que soit la cause nécessitant ces réparations, n'implique pas que la charge de celles-ci doit être supportée par cette administration lorsque le dommage est causé par la faute d'un tiers ».

¹¹⁷ Cass., 17 avril 2008, R.G.C.06.0575.N, *NjW.*, 2009, p. 323, note BOONE, *J.J.P.*, 2008, p. 200 ; Cass., 3 février 2005, *J.L.M.B.*, 2005, p. 720, note M. SARCEZ ; Cass., 28 janvier 2005, *N.j.W.*, 2005, p. 1131, *R.W.*, 2005-2006, 1540 et note T. VANSWEEVELT, *Pas.*, 2005, I, p. 217 ; Pol. Liège, 6 avril 2009, *C.R.A.*, 2009, p. 344, note F. FERON ; Pol. Bruges, 18 octobre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 464 ; Pol. Charleroi, 23 mai 2005, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.201 ; Pol. Namur, 23 janvier 2003, *Rev. dr. comm.*, 2004, p. 48 à propos de pierres s'étant détachées des flancs de la citadelle qui domine la capitale wallonne ; Gand, 8 février 1999, *R.W.*, 2002-2003, 436. « On peut assurément considérer que, dès lors qu'il est admis que l'obligation spécifique de la commune, fondée sur l'article 135 de la nouvelle loi communale, est une obligation de moyen, l'obligation générale de sécurité qui pèse sur les pouvoirs publics gestionnaires des voiries sur pied des articles 1382 et 1383 du Code civil doit a fortiori également s'entendre dans le cadre d'une obligation de moyen, ne s'agissant pas dans cette hypothèse d'une obligation déterminée, c'est-à-dire limitée par une disposition légale spécifique » (*N. SIMAR et J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics, les obstacles à franchir », op. cit.*, p. 77). En ce sens, Pol. Tournai, 19 mai 2003, *Bull. ass.*, 2004, p. 172 ; Civ. Namur, 10 janvier 1996, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.895 ; Civ. Bruxelles, 26 janvier 1995, *Dr. circ.*, 1995, p. 173.

¹¹⁸ Pol. Malines, 10 novembre 2004, *J.J.P.*, 2005, p. 327 ; Pol. Anvers, 18 novembre 1999, *Dr. circ.*, 2000, p. 174.

¹¹⁹ Pol. Courtrai, 6 septembre 2006, *T. Gem.*, 2007, p. 226 ; Bruxelles, 1^{er} mars 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.323 ; Gand, 26 juin 1995, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.698 (nappe d'huile récente sur la chaussée) ; Liège, 7 février 1994, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.525. Pour un cas où il a été jugé que la commune aurait dû avoir connaissance du danger, celui-ci existant depuis plusieurs jours, voyez Bruxelles, 30 juin 1999, *T.A.V.W.*, 2000, p. 44 et note.

la commune, que les autorités communales devaient connaître l'existence de ce danger et savoir que des mesures s'imposaient pour conjurer le danger. Pour se dégager de leur responsabilité, les autorités communales sont tenues dans ce cas d'établir qu'elles ne devaient pas avoir connaissance ou n'avaient pas connaissance de l'existence du danger ou encore qu'elles n'ont pas eu le temps de prendre les mesures adéquates pour apprécier le danger anormal »¹²⁰.

Certaines décisions se montrent encore plus sévères, telle cette décision du Tribunal de police de Gand du 29 avril 2002 qui considère que dans le cadre de l'article 135, § 2, « la connaissance de la situation par l'autorité compétente ne joue aucun rôle. Il suffit que le préjudice démontre le danger anormal. C'est ensuite la commune qui supporte la charge de la preuve relativement à un éventuel élément de justification¹²¹ ». Il est vrai toutefois que cette décision est antérieure aux arrêts de la Cour de cassation de 2005 tranchant la controverse portant sur la nature de l'obligation pesant sur les communes : il s'agit d'une obligation de moyen et non de résultat.

La jurisprudence retient parfois¹²² également le caractère visible¹²³, prévisible ou manifeste du danger pour exonérer, à tout le moins partiellement, la commune de sa responsabilité. Une faute pourra alors être retenue dans le chef de la victime de l'accident en manière telle que si cette faute est en lien causal avec le dommage, une exonération¹²⁴ ou à tout le moins un partage de responsabilité pourra être retenu par le Juge¹²⁵.

¹²⁰ Cass., 17 avril 2008, R.G. C.06.0575.N, *N.j.W.*, 2009, p. 323 et note BOONE, *J.J.P.*, 2008, p. 200. Voyez aussi Civ. Hasselt, 18 avril 2001, *Dr. circ.*, 2003, p. 207 et note S. MOSSELMANS ; Anvers, 14 mai 1998, *T.A.V.W.*, 1999, p. 28, *Dr. circ.*, 1999, p. 54. La charge de la preuve est donc quelque peu différente que lorsque la responsabilité de la commune est recherchée sur pied des articles 1382 et 1383 du Code civil puisque dans ce dernier cas, la victime doit non seulement prouver l'existence d'un danger anormal, mais également que ce danger était connu de l'autorité (voyez N. SIMAR et J. TINANT, « La responsabilité des pouvoirs publics. Les obstacles à franchir », *op. cit.*, p. 73). Lorsqu'elle a connaissance du danger, la commune doit agir (voyez Civ. Gand, 16 octobre 2003, *J.J.P.*, 2003, p. 442 ; J.P. Brakel, 30 juillet 1999, *J.J.P.*, 2000, p. 302). Voyez encore Civ. Turnhout, 12 septembre 2003, *R.W.*, 2006-2007, 152.

¹²¹ Pol. Gand, 29 avril 2002, *J.J.P.*, 2003, p. 182. Dans le même sens, Anvers, 16 février 1998, *R.W.*, 1999-2000, 563.

¹²² Pas toujours. Voyez Pol. Bruxelles, 16 octobre 2006, *C.R.A.*, 2007, p. 185, note F. FERON ; Pol. Namur, 24 mai 2004, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 44 et note J.-M. VAN BOL ; Pol. Gand, 13 janvier 2003, *Bull. ass.*, 2003, p. 431.

¹²³ Pour un cas dans lequel le danger n'était pas visible, voyez Anvers, 25 octobre 1995, *Wegverkeer*, 1996, p. 42.

¹²⁴ Voyez Cass., 12 octobre 2001, *Dr. circ.*, 2002, p. 414 : « La circonstance qu'un accident ait été causé par une faute humaine ayant conduit à un vice du trottoir n'a pas nécessairement pour conséquence que cette situation anormale - et moins encore la faute qui l'a causée - soit en relation de causalité avec la survenance de l'accident et les dommages qui en résultent. La victime, ayant connaissance de l'état du trottoir a agi imprudemment en mettant le pied sur ce trottoir encombré de restes de fruits au lieu d'éviter cet endroit ». Voyez aussi Pol. Namur, 8 mars 2007, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 47 et note J.-M. VAN BOL ; Gand, 5 février 2004, *Bull. ass.*, 2004, p. 811 (affaissement d'un trottoir) ; Liège, 14 juin 1999, *J.L.M.B.*, 2000, p. 760 (neige) ; Civ. Bruxelles, 5 décembre 1996, *Dr. circ.*, 1997, p. 131 (revêtement d'un trottoir) ; Liège, 4 janvier 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.749 (idem).

¹²⁵ Pour un cas dans lequel il fut reproché à un automobiliste de ne pas avoir adapté sa vitesse à son champ de visibilité et à l'encombrement des lieux, voyez Pol. Liège, 13 juin 2001, *J.J.P.*, 2003, p. 238 et Liège, 4 octobre 2002, *J.J.P.*, 2003, p. 240. En l'espèce, l'automobiliste circulait sur une autoroute et avait provoqué un accident après avoir changé de trajectoire pour éviter une étagère qui avait chu sur la route. Voyez également Liège, 15 juin 1998, *R.G.D.C.*, 1999, p. 339 (dénivellation brusque dans un chemin forestier) ; Gand, 6 avril 1998, *A.J.T.*, 1998-99, p. 383 (chaussée enneigée).

Pour échapper à sa responsabilité et aux décaissements qui en résultent, les pouvoirs publics peuvent prévoir contractuellement, un appel en garantie, par exemple à l'égard d'un entrepreneur chargé de réaliser des travaux sur la voirie. Cet appel en garantie peut également avoir un fondement réglementaire. Certaines communes adoptent ainsi un règlement qui met à charge des propriétaires riverains, la construction et l'entretien des trottoirs, ainsi que la responsabilité qui pourrait résulter d'un défaut d'entretien¹²⁶. Encore faudra-t-il qu'aucune faute ne puisse être reprochée par ailleurs au pouvoir public concerné auquel cas, si une part de responsabilité dans la survenance du dommage lui est néanmoins imputée, l'appel en garantie ne pourra concerner que les décaissements excédant sa propre part de responsabilité¹²⁷.

Tel n'est ainsi pas le cas de la commune qui interdit aux propriétaires riverains de maintenir un système d'écoulement d'eaux usées sur la chaussée mais qui ne prévoit par ailleurs aucun système d'égouttage pour recueillir ces eaux usées. Un riverain ayant maintenu un système d'écoulement d'eaux usées commet une faute en lien causal avec l'accident si ces eaux usées se transforment en verglas par temps de gel et que ce verglas occasionne un accident. Mais la commune ne pouvait ignorer qu'en l'absence d'égouttage, les eaux usées se déversaient sur la chaussée et créeraient une situation dangereuse par temps de gel. A défaut d'avoir pris les mesures appropriées pour obvier à ce danger anormal, la commune engage dès lors également sa responsabilité¹²⁸.

En revanche, l'obligation de la commune résultant de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale n'étant pas subsidiaire par rapport à celle qui pèse sur les autres pouvoirs publics gestionnaires des voiries qui traversent la commune, celle-ci ne pourra pas se retrancher derrière l'existence d'un autre pouvoir public gestionnaire pour s'exonérer de sa responsabilité. Les obligations sont concurrentes et le juge devra alors procéder souverainement à un partage de responsabilité¹²⁹.

Le pouvoir général de police des communes ne prive pas le gestionnaire de la voirie de son propre pouvoir de police à l'égard de celle-ci¹³⁰. Le devoir de surveillance et de sécurité qui incombe à la commune en vertu de l'article 135 de la Nouvelle Loi communale ne fait pas davantage d'elle le gardien de la voirie.¹³¹

N'étant pas gardienne de la voirie appartenant ou gérée par un autre pouvoir public, il ne sera pas rare que la responsabilité de la commune sur pied de l'article 135, §2, de la Nouvelle Loi Communale se cumule avec celle du pouvoir public gestionnaire¹³², engagée elle

¹²⁶ Voyez M. BOVERIE, « La responsabilité communale en matière de voiries, Chronique de jurisprudence (1994-1998) », *Mouv. comm.*, 1998, p. 664, qui précise que « le riverain à qui est transférée cette responsabilité d'entretien n'est tenu, tout comme la commune, qu'à une obligation de moyen ».

¹²⁷ Civ. Namur, 27 avril 2001, *Rev. dr. comm.*, 2004, p. 24.

¹²⁸ Liège, 29 octobre 1998, *Dr. circ.*, 1999, p. 218.

¹²⁹ Voyez M. BOVERIE, « La responsabilité communale en matière de voiries, Chronique de jurisprudence (1994-1998) », *Mouv. comm.*, 1998, *op. cit.*, p. 662 ; voyez par exemple Liège, 11 mars 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.766 qui retient 2/3 de responsabilité à charge de la Région et 1/3 à charge de la commune.

¹³⁰ Cass., 6 octobre 1977, *Pas.*, 1978, I, p. 152. Voyez SMOOS S., « Responsabilité des communes en matière de voirie », *op. cit.*, p. 429 et références citées en note 25 et 26.

¹³¹ Civ. Namur, 14 mars 2005, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 56 ; Liège, 6 mai 2003, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 49 et note J-M. VAN BOL.

¹³² Une illustration en est donnée par Pol. Termonde, 27 juin 2001, *T.G.R.*, 2001, p. 97 (tâche d'huile sur la chaussée).

soit sur pied des articles 1382 et 1383 du Code civil, soit sur pied de l'article 1384, alinéa 1^{er} du même Code, qu'il convient dès lors d'examiner.

4.2.3. L'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil – La responsabilité du gardien de la chaussée

4.2.3.1. Principe

La responsabilité du gardien de la chaussée sur la base de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil génère un contentieux important¹³³.

Le principe ne souffre plus guère de contestation : lorsqu'une chose inanimée est intervenue dans la réalisation d'un dommage, le gardien de la chose doit réparation, en vertu de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du moment que la victime établit que la chose avait un vice et que ce vice a été la cause du dommage¹³⁴. La victime n'a pas à faire d'autre preuve. En démontrant l'existence d'un vice de la chose et sa causalité par rapport au dommage, elle établit par là même la responsabilité du gardien de la chose, car c'est être en faute que d'avoir sous sa garde une chose infectée d'un vice.

La présomption de responsabilité instituée par l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil est « (...) inspirée par le souci d'assurer une protection plus efficace aux victimes des dommages causés par le fait des choses que l'on a sous sa garde ; (...) elle n'existe qu'en faveur des personnes directement victimes du dommage et ne peut être invoquée que par elles »¹³⁵. La formule employée par la Cour de cassation permet donc l'indemnisation, non pas de la victime du vice de la chose, mais bien de la victime du dommage (causé par le vice de la chose), ce qui contribue à étendre quelque peu le champ d'application de l'article 1384, alinéa 1^{er} ; en revanche, « cette disposition ne saurait donc être invoquée dans le cadre d'une action en garantie, par le demandeur en garantie, lorsque celui-ci n'est pas la victime directe du dommage occasionné par le vice. Par contre, le sujet de droit auquel la victime a cédé son droit à agir, résultant de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, contre le gardien de la chose qui lui a causé un dommage (cession de créance) ou encore, le tiers subrogé de manière légale ou conventionnelle dans les droits de la victime, sont fondés à invoquer l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil. Le cessionnaire et le subrogé exercent en effet les droits de la victime et non des droits propres »¹³⁶.

¹³³ Sur la responsabilité des pouvoirs publics en leur qualité de gardien de la voirie, voy. entre autres J. TINANT, *op. cit.*, spéc. pp. 57-77 ; A. VAN OEVELEN, *op. cit.*, pp. 45 et ss. ; N. SIMAR et J. TINANT, *op. cit.*, spéc. pp. 78-86 et pp. 141-155 ; C. DRESSEN, A.L. DURVIAUX et P. LEWALLE, *op. cit.*, spéc. pp. 295-299.

¹³⁴ La présomption de responsabilité instituée par l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil peut être invoquée par toute victime d'un dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde, même si cette victime se trouve être co-gardien de la chose affectée d'un vice (Cass., 15 septembre 1983, *R.G.A.R.*, 1986, n° 11.108, obs. T. VANSWEEVELT ; *R.C.J.B.*, 1985, p. 577, note R. KRUIHOF ; voy. également R. ANDRÉ, « Les problèmes que soulève la garde en commun d'une chose ou d'un animal », *R.G.A.R.*, 1987, n° 11.200).

¹³⁵ Cass., 2 septembre 1976, *J.T.*, 1976, p. 705 ; Cass., 17 janvier 1991, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12.272 ; Cass., 5 décembre 1997, *J.T.*, 1998, p. 273 ; Cass., 26 septembre 2002, *J.L.M.B.*, 2004, p. 259 ; Cass., 4 juin 2007, *R.G.A.R.*, 2008, n° 14.361 ; Cass., 22 octobre 2007, *R.G.A.R.*, 2008, n° 14.410, concl. J. LECLERCQ.

¹³⁶ L. CORNÉLIS et I. VUILLARD, « La responsabilité du fait des choses », in J.L. FAGNART (éd.), *Responsabilités. Traité théorique et pratique*, Waterloo, Kluwer, 2001, spéc. n° 31.

Dans le système de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, l'existence d'un vice prouve – et non seulement fait présumer – la faute du gardien de la chose. Aussi, une fois le vice établi, le gardien ne pourrait-il, pour échapper à la responsabilité édictée par l'art. 1384, alinéa 1^{er}, tenter de prouver qu'il n'a commis aucune faute. Tout ce qu'il peut faire, c'est contester le lien de causalité en démontrant que, malgré les apparences, le dommage est dû, en réalité, à une « cause étrangère » extérieure au vice de la chose¹³⁷.

Si la règle de principe est définitivement acquise en jurisprudence¹³⁸, en revanche « (...) les deux notions cardinales de la matière, celle de vice, et celle de garde, sont encore à l'état relativement fluide »¹³⁹.

4.2.3.2. La voirie

Quelles sont les choses inanimées à propos desquelles est susceptible de jouer la responsabilité édictée par l'art. 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, tel qu'il est interprété par la jurisprudence ?

Au début, on ne songea à appliquer ce texte qu'aux choses mobilières¹⁴⁰. Par la suite, des décisions de tribunaux et de cours d'appel étendirent le champ d'application de l'article 1384, alinéa 1^{er}, aux immeubles, lorsqu'il ne s'agissait pas d'un dommage causé par la ruine d'un bâtiment, ce dernier étant visé spécialement par l'article 1386 qui excluait dans ce cas la disposition générale de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil. La Cour de cassation s'est prononcée en ce sens, dans trois arrêts : les 24 mai 1945, 12 juillet 1945

¹³⁷ Voy. *infra*.

¹³⁸ Aussi nous paraît-il inutile d'exposer et de discuter le raisonnement - des plus contestables - qui leur sert de base. Voy., à ce sujet, les arrêts de la Cour de cassation du 26 mai 1904 (*Pas.*, 1904, I, p. 246), du 2 juillet 1908 (*Pas.*, 1908, I, p. 225) et du 11 octobre 1911 (*Pas.*, 1911, I, p. 518). Voy. aussi l'arrêt du 25 mars 1943 (*Pas.*, 1943, I, p. 110), dans lequel la Cour de cassation précise quel rôle joue, à ses yeux, le vice de la chose une fois établi. On notera cependant que de nombreux arrêts (voy. notamment Cass., 9 novembre 1972, *Pas.*, 1973, I, p. 237) emploient l'expression de « présomption de faute », explicitée par les conclusions du Procureur général GANSHOF VAN DER MEERSCH précédant cet arrêt (spéc. *Pas.*, 1973, I, p. 240). Plus récemment, l'expression « présomption de responsabilité » semble avoir reçu les faveurs de la Cour de cassation (voy. par exemple Cass., 2 septembre 1976, *Pas.*, 1977, I, p. 2 ; Cass., 15 septembre 1983, *Pas.*, 1984, I, p. 36). Voy. cependant Cass., 14 mai 1999, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.375, dans lequel l'expression « présomption de faute » est à nouveau employée. Pour une critique de cette notion de « présomption » de faute ou de responsabilité, voy. L. CORNÉLIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, spéc. n° 36-40.

¹³⁹ J. DABIN et A. LAGASSE, « La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle. Examen de jurisprudence », *R.C.J.B.*, 1949, pp. 50 et ss., spéc. p. 72. Sur les conditions de la responsabilité sur la base de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, voy. entre autres récemment T. VANSWEEVELT et B. WEYTS, *Handboek Buitenccontractueel Aansprakelijkheidsrecht*, Anvers, Intersentia, 2009, pp. 453 et ss. ; E. MONTERO et R. MARCHETTI, « Le point sur la responsabilité du fait des choses (choses, animaux, bâtiments) : 10 ans de jurisprudence », in B. KOHL (éd.), *Droit de la responsabilité*, coll. Commission Université Palais, vol. 107, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2009, pp. 97 et ss., spéc. pp. 98 et suiv. ; L. CORNÉLIS et I. VUILLARD, *op. cit.* ; I. MOREAU-MARGREVE et A. GOSSELIN, « Grands arrêts récents en matière de responsabilité civile », *Act. dr.*, 1998, pp. 425 et ss., spéc. pp. 475 et ss. ; B. DUBUISSON, « Développements récents concernant la responsabilité du fait des choses (choses, animaux, bâtiments) », in *Droit de la responsabilité*, Liège, éd. Commission Université Palais, 1996, pp. 273 et ss., spéc. pp. 285 et ss.

¹⁴⁰ Dans leurs motifs, les arrêts de principe du 26 mai 1904 et du 11 octobre 1911 visaient *in terminis* les choses mobilières (Cass., 26 mai 1904, *Pas.*, 1904, I, p. 246 et Cass., 11 octobre 1911, *Pas.*, 1911, I, p. 518).

et 22 octobre 1954¹⁴¹. La jurisprudence, que plusieurs auteurs contestent¹⁴², semble toutefois désormais fixée en ce sens également. Cette extension prend toute son importance, puisqu'elle permet la reconnaissance de la responsabilité du gardien de la chaussée pour les défauts affectant celle-ci.

La responsabilité édictée par l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil peut reposer sur le gardien d'une chose complexe. Est une chose complexe celle qui, bien que composée par l'assemblage de plusieurs choses simples, possède en tant qu'ensemble une identité propre, reconnaissable par les tiers comme tel. Ce concept de chose complexe est apparu dans la doctrine lorsque celle-ci s'est efforcée de résoudre les contradictions de la jurisprudence de la Cour de cassation relatives à la notion de vice de la chose. La théorie de la chose complexe a été consacrée par la Cour de cassation dans un arrêt du 1^{er} mars 1996¹⁴³.

Il n'est plus contesté qu'une chaussée puisse être considérée comme une « chose » au sens de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil. Le concept de « chose complexe » nécessite toutefois, dans le cas particulier de la responsabilité du gardien de la chaussée, de plus amples développements, que nous fournirons plus loin¹⁴⁴.

4.2.3.3. Le gardien de la voirie

La responsabilité établie par l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil ne repose pas sur le propriétaire de la chose, comme tel, mais sur celui qui a la garde de la chose, qu'il soit propriétaire ou non¹⁴⁵. La question de savoir qui doit être considéré comme « gardien » de la chose demeure cependant controversée¹⁴⁶.

Depuis un arrêt du 25 mars 1943, la Cour de cassation a donné cette formule qu'elle maintient depuis : « *A la garde de la chose, celui qui, pour son propre compte, use de la chose, en jouit ou la conserve, avec pouvoir de surveillance, de direction et de contrôle* »¹⁴⁷.

¹⁴¹ *Pas.*, 1945, I, p. 172 ; *Pas.*, 1945, I, p. 202 et *Pas.*, 1955, I, p. 149. Selon ces arrêts, l'application de l'article 1386 du Code civil exclut celle de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, lorsque les conditions d'application de la première disposition sont réunies dans les faits (application de l'adage « *specialia generali derogant* »).

¹⁴² Voy. entre autres R.O. DALCQ, « Fondement de l'article 1386 C. civ. Concours avec une autre responsabilité », note sous Cass., 23 octobre 1970, *R.C.J.B.*, 1971, pp. 500 et ss., spéc. p. 508 ; J. VAN MULLEN, « La conjugaison des mécanismes de la responsabilité délictuelle », note sous Cass., 15 décembre 1975, *R.C.J.B.*, 1978, pp. 262 et ss., spéc. p. 269 ; L. CORNELIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, spéc. n° 48 et réf. citées.

¹⁴³ Voy. *infra*.

¹⁴⁴ Voy. *infra*.

¹⁴⁵ Voy. notamment Cass., 2 mai 1946, *Pas.*, 1946, I, p. 165.

¹⁴⁶ Voy. notamment R.O. DALCQ, « La notion de garde dans la responsabilité », in *Liber Amicorum F. Dumon*, tome II, Anvers, Kluwer, 1983, pp. 73 et ss. ; L. CORNELIS, *Beginnselen van het Belgische buitencontractuele aansprakelijkheidsrecht*, Vol. I, Anvers, Maklu, 1989, pp. 459 et ss., n° 281 et ss. ; E. MONTERO et R. MARCHETTI, *op. cit.*, spéc. pp. 99-111.

¹⁴⁷ Cass., 23 mars 1943, *Pas.*, 1943, I, 110. Voy. également en ce sens, entre autres, Cass., 6 février 1958, *Pas.*, 1958, I, p. 616 ; Cass., 15 mai 1959, *J.T.* 1960, p. 42, note R.O. DALCQ ; Cass., 15 juin 1961, *Pas.*, 1961, I, p. 1126 ; Cass., 15 décembre 1967, *Pas.*, 1968, I, p. 515 ; Cass., 4 avril 1986, *Pas.*, 1986, I, p. 948 ; Cass., 29 octobre 1987, *R.G.A.R.*, 1989, n° 11.542 ; Cass., 24 janvier 1991, *Bull. et Pas.*, 1991, p. 500 ; Cass. 25 mars 1999, *Bull. et Pas.*, 1999, p. 453 ; Cass., 20 mars 2003, *Pas.*, 2003, I, p. 581 ; Cass., 22 mars 2004, *Pas.*, 2004, I, p. 487.

Il ne suffit pas pour être gardien d'une chose d'en avoir la détention matérielle : la garde suppose une direction intellectuelle de la chose qui permet de contrôler la chose même quand on n'en a pas la détention matérielle ; le gardien doit disposer du pouvoir de commandement sur la chose, c'est-à-dire du « *pouvoir de diriger intellectuellement la chose (...), d'en contrôler donc l'usage ou l'emploi* »¹⁴⁸. En d'autres termes, il faut, mais il suffit, que le gardien de la chose ait eu la possibilité d'exercer son pouvoir de contrôler la chose, même s'il n'exerçait pas ce pouvoir de manière effective lorsque le dommage est survenu¹⁴⁹. L'identification du gardien de la chose est une question de fait soumise à l'appréciation souveraine du juge.

A cet égard, si les notions de garde et de propriété se confondent fréquemment en fait et si, partant, le propriétaire de la voirie sera généralement considéré comme étant son gardien, il n'en est plus de même – tout au moins en principe – lorsque la garde de la chose a été transférée par son propriétaire. Ainsi, il n'est pas exclu que la garde de la chose soit contractuellement transférée à un tiers. Cependant, au-delà de la situation juridique, le juge devra toujours examiner concrètement la situation en fait pour identifier le gardien de la chose¹⁵⁰. Ainsi, nonobstant l'existence d'un contrat opérant le transfert de la garde de la chose à un tiers, le propriétaire pourra, contrairement aux termes du contrat, toujours être considéré comme étant le gardien de la chose si le cocontractant ne disposait, dans les faits, d'aucun pouvoir de contrôle sur la chose¹⁵¹.

En matière de voirie, la question du transfert de la garde se pose généralement à l'occasion des chantiers effectués par des tiers. L'entrepreneur de voirie, adjudicataire des travaux, pourra être considéré comme gardien exclusif de la chaussée en chantier s'il dispose, seul, du pouvoir de mainmise sur la chaussée. La qualité de gardien s'arrête en principe lors

¹⁴⁸ R.O. DALCQ, *Traité de la responsabilité civile*, Les Nouvelles, t. V, vol. 1, Bruxelles, Larcier, 1976, n° 2072 et 2078 ; R.O. DALCQ, « La notion de garde dans la responsabilité », *op. cit.*, spéc. p. 75, n° 3. L'expression « garde juridique » employée parfois par la jurisprudence désigne par opposition à la simple détention matérielle le pouvoir de garde tel qu'il vient d'être défini ; cette expression est critiquée en ce qu'elle pourrait faire croire que la garde serait liée à l'existence d'un droit sur la chose, ce qui n'est pas le cas (voy. R.O. DALCQ, *Traité*, *op. cit.*, n° 2077).

¹⁴⁹ Voy. entre autres T. VANSWEEVELT et B. WEYTS, *op. cit.*, pp. 480-481. Cet enseignement ne semble pas devoir être remis en cause par l'arrêt de la Cour de cassation du 20 mars 2003, dans lequel la Cour a considéré que, lorsqu'une personne laisse depuis des années une échelle, placée contre un mur extérieur de sa maison, à la disposition de son voisin pour permettre à celui-ci de cueillir ses prunes et que le voisin utilise l'échelle à cette fin pendant que le propriétaire est parti en vacances, celui-ci ne peut être considéré, à ce moment, comme le gardien de l'échelle et n'est dès lors pas responsable si, en raison d'un vice de l'échelle, le voisin est tombé et s'est cassé un tibia (Cass., 20 mars 2003, *Pas.*, 2003, I, p. 581). La doctrine critique cette décision, en raison du fait que, s'agissant d'un simple prêt à usage, limité et occasionnel, le propriétaire de l'échelle avait conservé « *le pouvoir théorique de diriger intellectuellement la chose, dont la victime avait fait, au demeurant, un usage légitime* » (E. MONTERO et R. MARCHETTI, *op. cit.*, p. 103 ; voy. dans ce sens B. DUBUISSON, « La garde de la chose... pour des prunes », note sous Cass., 20 mars 2003, *R.C.J.B.*, pp. 14 et ss., spéc. p. 16 et 20 ; B. WEYTS, « Over een ontploffe vuilniszak met schade aan een wagen to gevolg. Bewaring van een gebrekkige zaak in de zin van artikel 1384, 1^{ste} lid B.W. », note sous Bruxelles, 18 avril 2007, *R.G.D.C.*, 2008, pp. 333 et ss., spéc. p. 333).

¹⁵⁰ Voy. Cass., 18 décembre 2008, *inédit*, RG 07.0424.F : le juge ne peut déduire la qualité de gardien d'une chose des seules clauses d'une convention de dépôt (interdisant au dépositaire de déplacer un machine et laissant les réparations et l'entretien à la charge du déposant). Voy. également en ce sens entre autres L. CORNELIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, spéc. n° 9.

¹⁵¹ Le cas échéant, le contrat pourra être pris en considération comme présomption, laquelle peut être confirmée ou infirmée en fonction de l'examen des faits (voy. L. CORNELIS, *op. cit.*, p. 469, n° 286).

de l'acceptation des travaux par les pouvoirs publics¹⁵². La détermination de la qualité de gardien dépend cependant d'une appréciation en fait. Ainsi, s'il résulte du cahier des charges que l'autorité supervisait le chantier et qu'elle conservait son pouvoir de contrôle, de direction et de surveillance, cette dernière peut conserver sa qualité de gardien¹⁵³. Par ailleurs, dans un arrêt du 15 novembre 2004, la Cour de cassation a considéré que la Région wallonne ne pouvait transférer la garde des voies navigables à un tiers, tel un entrepreneur chargé de l'exécution de certains travaux. La Cour considère en effet que la mission de gardien de la Région Wallonne relève de l'ordre public et est intransmissible. L'entrepreneur qui, en vertu du cahier des charges, a le pouvoir de gérer et de surveiller une portion bien limitée de la voie navigable, peut quelquefois revêtir la qualité de co-gardien mais tel n'est pas le cas lorsque le cahier de charges ne stipule rien à cet effet. Le seul fait qu'il ait veillé à installer d'initiative des bouées signalant l'emplacement d'un haut-fond ne permet pas d'affirmer qu'il exerçait une quelconque maîtrise sur la voie navigable puisque cette signalisation lui était précisément imposée par le cahier des charges¹⁵⁴. La jurisprudence paraît transposable en matière de voiries « terrestres ».

Enfin, selon la définition précitée de la Cour de cassation, la garde de la chose suppose son usage, sa jouissance ou sa conservation « pour son propre compte ». A cet égard, la détermination de la qualité de gardien pose question lorsqu'un préposé use d'une chose dans le cadre de ses fonctions : selon une jurisprudence constante¹⁵⁵, le préposé n'en est pas le gardien¹⁵⁶ ; la responsabilité du vice de cette chose incombe au commettant¹⁵⁷. Plusieurs décisions récentes ont confirmé cet enseignement, notamment en matière de responsabilité des pouvoirs publics : la Cour d'appel de Bruxelles a notamment appliqué strictement ce principe dans une affaire dans laquelle un sac poubelle avait explosé durant la collecte des ordures ; la Cour décide que même si, sur le terrain, l'enlèvement des ordures est effectué par les éboueurs, préposés, la qualité de gardien du sac poubelle ayant explosé ne peut leur être reconnue puisqu'ils agissent pour le compte de leur commettant¹⁵⁸.

¹⁵² Voy. P. HENRY, « Le chantier, l'ouvrage et les responsabilités du gardien de la chose vicieuse ou du propriétaire du bâtiment en construction », *Act. dr.*, 1992, pp. 95 et ss., spéc. p. 103.

¹⁵³ Voy. Civ. Namur, 17 octobre 2003, *R.G.A.R.*, 2006, n° 14.187. Voy. également Cass., 18 février 1957, *Pas.*, 1957, I, p. 726 (en procédant lui-même au nettoyage de la chaussée, sans confier le travail à l'entrepreneur général, le maître de l'ouvrage a exprimé clairement sa volonté de diriger le chantier et de se considérer responsable de celui-ci).

¹⁵⁴ Cass., 15 novembre 2004, *Pas.*, 2004, I, p. 1783.

¹⁵⁵ Voy. B. DUBUISSON, « Développements récents concernant la responsabilité du fait des choses (choses, animaux, bâtiments) », *op. cit.*, p. 291, n° 19.

¹⁵⁶ Sous la réserve de l'hypothèse dans laquelle le préposé utilise la chose à des fins personnelles totalement étrangères à l'exécution de ses fonctions (voy. R.O. DALCQ, *Traité, op. cit.*, n° 2097).

¹⁵⁷ En matière de garde de la chose, n'a donc jamais été admis jusqu'ici le tempérament posé par la Cour de cassation en matière de responsabilité du fait des animaux, dans son arrêt du 5 novembre 1981 (Cass., 5 novembre 1981, *R.G.A.R.*, 1982, n° 10.526 et concl. DUMON) : en matière de garde des animaux, le préposé peut être considéré comme le gardien de l'animal s'il bénéficie d'une certaine liberté dans l'exécution de son travail. Sur la question si cette solution pourrait s'imposer concernant la garde des choses atteintes d'un vice, voy. entre autres A. NUYTS, « Les notions de garde et de gardien d'un animal et d'une chose. Rapprochements et divergences », note sous Cass., 18 novembre 1993, *R.G.D.C.*, 1995, pp. 91 et ss. ; I. MOREAU-MARGRÈVE et A. GOSSELIN, *op. cit.*, spéc. n° 17 et 21.

¹⁵⁸ Bruxelles, 18 avril 2007, *R.G.D.C.*, 2008, p. 331, note B. WEYTS.

4.2.3.4. Le vice de la voirie

La responsabilité du gardien de la voirie, en tant que basée sur l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, suppose la preuve d'un vice de la chose et d'un lien de cause à effet entre ce vice et le dommage¹⁵⁹.

Constitue un vice de la chose, c'est-à-dire de la voirie, au sens de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, « toute caractéristique anormale susceptible de causer un dommage ». Cette définition, formulée par J. VAN RYN¹⁶⁰ et reprise par la Cour de cassation¹⁶¹, continue à générer de nombreuses controverses : qu'est-ce en effet qu'une caractéristique ? Quand une caractéristique est-elle anormale? (b) Et susceptible de causer un préjudice? (c) En matière de voirie, une jurisprudence fort abondante mais aussi fort contradictoire apporte certains éléments de réponse et suscite d'autres interrogations.

a) Une « caractéristique » de la voirie

Par un arrêt du 27 novembre 1969, la Cour de cassation décide que le juge ne peut pas déduire l'existence du vice d'un tronç d'arbre de la seule circonstance que ce tronç d'arbre, en lui-même non vicieux, a occupé, par la faute d'un tiers, un emplacement dangereux pour la circulation¹⁶². Dès lors, la doctrine en conclut que la Cour de cassation exclut le vice extrinsèque du champ d'application de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil.

¹⁵⁹ La seule existence du vice ne suffit pas, en effet, à rendre le gardien responsable de tous les accidents qui peuvent survenir à l'usage de la chose ; il incombe à la victime de rapporter la preuve qu'un lien causal unit le vice au dommage dont la réparation est demandée (Bruxelles, 26 mars 1999, *J.L.M.B.*, 2001, p. 84).

¹⁶⁰ J. VAN RYN, «La responsabilité du fait des choses», *J.T.*, 1946, pp. 164 et ss.

¹⁶¹ Cass., 22 octobre 1954, *Pas.*, 1955, I, p. 149; Cass., 27 novembre 1989, *Pas.*, 1970, I, p. 277; Cass., 19 septembre 1985, *Pas.*, 1986, I, p. 54; Cass., 29 septembre 1988, *Bull. et Pas.*, 1989, p. 108; Cass., 19 décembre 1988, *Bull. et Pas.*, 1989, p. 444; Cass., 9 mars 1989, *Bull. et Pas.*, 1989, p. 705; Cass., 3 septembre 1992, *Pas.*, 1992, I, p. 985; Cass., 2 septembre 1993, *Pas.*, 1993, I, p. 645; Cass., 1er mars 1996, *Pas.*, 1996, I, p. 278; Cass., 10 octobre 1996, *Arr. Cass.*, 1996, p. 909; Cass., 5 juin 1998, *R.G.D.C.*, 1999, p. 332; Cass., 21 mai 1999, *R.G.D.C.*, 1999, p. 652; Cass., 18 octobre 2001, *R.G.D.C.*, 2004, p. 84; Cass., 12 avril 2002, *J.L.M.B.*, 2002, p. 888; Cass., 17 janvier 2003, *R.G.D.C.*, 2004, p. 86, note S. MOSSELMANS; Cass., 30 janvier 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.845; Cass., 12 septembre 2003, *Pas.*, 2003, I, p. 1405; Cass., 28 janvier 2005, *Pas.*, 2005, I, p. 217; Cass., 25 avril 2005, *Pas.*, 2005, I, p. 924; Cass., 2 janvier 2009, *J.J.Pol.*, 2009, p. 127, note; Cass., 12 mars 2009, *Res. Jur. Imm.*, 2009, p. 117.

¹⁶² Cass., 27 novembre 1969, *Pas.*, 1970, I, p. 277, concl. GANSHOF VAN DER MEERSCH; *R.C.J.B.*, 1970, p. 41, note R.O. DALCQ.

¹⁶³ J.P. Abuel, 22 février 1995, *Dr. Circ.*, 1996, p. 25 (nid-de-poule isolé); Anvers, 7 décembre 1995, *Limb. Rechtsl.*, 1996, p. 19 (fissure imprévue sur la chaussée); Pol. Bruxelles, 28 janvier 2000, *Dr. Circ.*, 2000, p. 137 (trou de 8 à 10 cm de profondeur sur une superficie de 1m²); Pol. Namur, 8 novembre 2001, *Rev. dr. commun.*, 2005, p. 44, note J. VAN BOL (trou profond de 15 cm sur une largeur de 35 cm situé en début de courbe); Pol. Tournai, 14 octobre 2002, *J.J.P.*, 2005, p. 323 (mauvais état du revêtement en raison de la formation d'une ornière parsemée de trous); Pol. Malines, 29 octobre 2003, *C.R.A.*, 2004, p. 511 (trou de 40 cm sur 50 cm, profond de 10 cm); Civ. Bruxelles, 24 mars 2005, *J.J.Pol.*, 2007, p. 86 (une excavation ponctuelle de 35 cm de long, 15 cm de large et 25 cm de profondeur sur une voirie communale constitue une vice, nonobstant le bon état global de la chaussée); Pol. Anvers, 5 octobre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 463 (trous de 10 à 15 cm dans la chaussée); voy. *contra*, entre autres Civ. Turnhout, 7 septembre 2001, *T.A.V.W.*, 2003, p. 150 (un trou d'usure de 55 cm sur 50 cm et d'une profondeur de 5 cm ne constitue pas un défaut de la route, même pour l'usage de cyclistes)

(i) Une défectuosité intrinsèque de la voirie

La caractéristique anormale constitutive d'un vice de la voirie est donc une défectuosité intrinsèque de la voirie. Ainsi, le mauvais état de la voirie entraîne généralement la responsabilité de son gardien. Tel est le cas, par exemple, lorsque le revêtement routier est parsemé de trous¹⁶³, lorsque la chaussée est affaissée¹⁶⁴, lorsque les joints de ciment d'un ralentisseur ont disparu¹⁶⁵, lorsque des pavés sont descellés¹⁶⁶, lorsque les tuyaux d'évacuation de l'eau sont obstrués¹⁶⁷, lorsqu'une taque d'égout¹⁶⁸ ou un soupirail¹⁶⁹ est défectueux ou fait saillie, lorsque la chaussée est affectée d'un défaut de conception¹⁷⁰ ou qu'elle manque d'adhérence¹⁷¹ ou encore lorsque le rail de sécurité, « avec lequel la chaussée forme un tout », a, en raison de son mauvais état dû à un accident antérieur, aggravé le dommage par rapport à un rail normal, exempt de vice¹⁷².

A cet égard, une fois la défectuosité intrinsèque de la voirie établie, il importe peu de distinguer selon que cette défectuosité est apparente¹⁷³ ou cachée, ponctuelle (le reste de

¹⁶⁴ Mons, 9 octobre 1990, *Dr. circ.*, 1991, p. 207 (affaissements d'une bande de circulation à la fin d'un virage en aiguille) ; Bruxelles, 13 juin 1996, *R.G.A.R.*, 1999, n° 13.125 (pavés sérieusement enfoncés) ; Pol. Bruxelles, 1^{er} mars 2000, *Dr. circ.*, 2001, p. 26 (enfoncement d'une profondeur de 9 cm d'une longueur de 1.90 m et d'une largeur de 20 cm) ; Civ. Louvain, 4 janvier 2002, *Dr. Circ.*, 2002, p. 89 (affaissement de la piste cyclable) ; Bruxelles, 20 décembre 2004, *R.G.A.R.*, 2006, n° 14.105 (enfoncement d'un terre-plein correspondant à deux pavés manquants) ; Pol. Malines, 1^{er} mars 2006, *C.R.A.*, 2006, p. 712 (affaissement de 15 cm de profondeur) ; Pol. Louvain, 6 mars 2008, *C.R.A.*, 2008, p. 518 (affaissement des places de parking réservées aux camions sur une aire d'autoroute).

¹⁶⁵ Pol. Huy, 30 novembre 2006, *J.J.Pol.*, 2007, p. 95 (descellement de joints de ciments rendant un ou plusieurs pavés d'un ralentisseur de vitesse anormalement proéminents).

¹⁶⁶ Bruxelles, 23 novembre 1989, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11.894.

¹⁶⁷ Bruxelles, 10 mars 1997, *T.A.V.W.*, 1997, p. 184, note (obstruction depuis plusieurs semaines des tuyaux d'évacuation de l'eau de l'autoroute).

¹⁶⁸ Pol. Gand, 25 juin 2002, *T.A.V.W.*, 2003, p. 197 (plaque d'égout dont il manque un morceau) ; Gand, 26 mars 1998, *R.G.A.R.* 2000, n° 13.185 (soulèvement d'une taque d'égout intégrée à la chaussée).

¹⁶⁹ Bruxelles, 9 février 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.413 (soupirail comportant un trou dans lequel s'est enfoncé le talon du soulier d'un piéton).

¹⁷⁰ Pol. Malines, 5 novembre 2003, *C.R.A.*, 2004, p. 513 (bordures en béton de faible hauteur placées de manière arbitraire sans signalisation pour tenter de ralentir le trafic) ; Bruxelles, 24 mars 2004, *R.G.A.R.*, 2006, n° 14.081 (soupirail situé à un endroit où il était prévisible que des piétons passent et qui a cédé sous le poids de l'un d'eux) ; Civ. Hasselt, 25 janvier 2006, *J.J.Pol.*, 2006, p. 112 (défaut de conception en raison de la brusque transition d'un type d'asphalte à un autre, réagissant différemment en cas de gel ou verglas) ; Pol. Anvers, 12 novembre 2007, *J.J.Pol.*, 2008, p. 48 (défaut dans l'installation d'une barrière à l'entrée d'un tunnel, se manifestant par le fait que la barrière puisse descendre au moment même du passage d'un véhicule par feu vert) ; Civ. Anvers, 5 avril 2006, *J.J.Pol.*, 2009, p. 5 (ralentisseur de vitesse non conforme à l'Arrêté royal du 8 avril 1983 fixant les conditions d'implantation des ralentisseurs de trafic et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire) ; Pol. Bruges, 5 mars 2009, *C.R.A.*, 2009, p. 283 (dysfonctionnement des bornes automatiques limitant l'accès à certaines voiries, lorsqu'une borne enfoncée remonte anormalement et provoque un dommage au véhicule). En sens inverse, voy. Liège, 19 janvier 1989, *R.G.A.R.*, 1990, n° 11.672 (une grille d'égout placée à un endroit réservé à l'arrêt et au stationnement des véhicules ne constitue pas un vice, lors même que la roue antérieure de la bicyclette d'un cycliste était passée à travers les barreaux) ; Civ. Namur, 14 mai 2004, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 54 (l'absence de bandes blanches au sol délimitant les bandes de circulation sur un passage à niveaux n'est pas constitutive d'un vice de la voirie).

¹⁷¹ Liège, 11 octobre 1999, *J.L.M.B.*, 2000, p. 763, note D. PHILIPPE (adhérence du revêtement routier de 39 % inférieure à celle qu'elle est sur la chaussée en dehors de la zone de l'accident).

¹⁷² Civ. Turnhout, 18 juin 1996, *Bull. ass.*, 1997, p. 153.

¹⁷³ Le cas échéant, le caractère apparent du défaut permettra tout au plus d'envisager un partage de respon-

la voirie étant en bon état) ou généralisée, originale ou acquise, due à la vétusté, à un phénomène naturel¹⁷⁴, à des précédentes dégradations ou à toute autre cause. En effet, l'origine du vice importe peu. Cette jurisprudence ancienne¹⁷⁵ est confirmée par l'arrêt de la Cour de cassation du 19 janvier 1978¹⁷⁶ ; désapprouvant la motivation par laquelle le juge du fond concluait à l'absence de vice de la terrasse d'un salon de consommation souillée d'une crème glacée, la Cour de cassation énonce que le vice de la chose « *n'est pas exclusivement un élément permanent inhérent à la chose, survenu en dehors de toute intervention d'un tiers étranger à la fabrication de la chose ou à sa fourniture telle quelle* »¹⁷⁷. Ce principe reçoit de fréquentes applications en matière de responsabilité pour les défauts affectant la voirie. Tel est ainsi le cas lorsque la chaussée est affectée d'un défaut intrinsèque, parfois présent de manière temporaire, et dont l'origine s'explique par certaines conditions climatiques, par exemple l'effet de la chaleur (bosses) ou du refroidissement (trous, crevasses) sur l'état de la chaussée¹⁷⁸.

(ii) *Le comportement anormal (d'un élément) de la voirie*

Contrairement à ce qu'admettaient autrefois certaines décisions judiciaires¹⁷⁹, le comportement anormal d'une chose, élément extrinsèque à cette chose, ne constitue pas en soi un vice de cette chose au sens de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil¹⁸⁰. Par exemple, le simple fait qu'une canalisation sous la voirie explose, qu'un arbre du bas-côté chute ou que du mobilier urbain s'arrache de sa fixation, ne permet pas, à lui seul, de déduire l'existence d'un vice¹⁸¹. En effet, le comportement anormal d'une chose peut s'expliquer par d'autres raisons que le vice dont celle-ci serait atteint. Ainsi, l'intervention humaine peut être la seule cause du comportement anormal d'une chose et, partant, du dommage¹⁸².

sabilité avec la victime, dans le cas où la faute de celle-ci a contribué à la réalisation du dommage, sans en constituer l'unique cause (voy. *infra*).

¹⁷⁴ Voy. Cass., 21 mai 1999, *R.G.D.C.*, 1999, p. 652 (arbre vicié par sa putréfaction).

¹⁷⁵ Voy. les conclusions de l'Avocat général JANSSENS, précédent Cass., 26 mai 1904, *Pas.*, 1904, I, p. 246.

¹⁷⁶ *Pas.*, 1978, I, p. 582; *R.G.A.R.*, 1979, n° 10.091, concl. DUMON; *R.C.J.B.*, 1979, p. 243, note R.O. DALCQ; *R.R.D.*, 1978, p. 579, note A.V. HERBAY.

¹⁷⁷ Voy. également, entre autres : Cass., 20 févr. 1987, *Pas.*, 1987, I, p. 748 ; Cass., 13 mai 1993, *J.T.*, 1994, p. 231.

¹⁷⁸ Voy. par exemple Anvers, 4 juin 1998, *T.A.V.W.*, 2000, p. 319 (amollissement de la chaussée suite à la chaleur) ; Pol. Malines, 3 novembre 2000, *A.J.T.*, 2000-2001, p. 92 (pavés soulevés à cause de la chaleur) ; Civ. Turnhout, 3 novembre 2000, *R.W.*, 2002-2003, p. 1107 (bosse et fissuration ascendante de la chaussée en béton, dues à des joints de dilatation inadaptés à la chaleur) ; Pol. Tournai, 9 février 2004, *J.J.P.*, 2005, p. 320 (bosse sur le tarmac de la piste cyclable due à la chaleur) ; Civ. Gand, 2 octobre 2006, *J.J.Pol.*, 2008, p. 44 (revêtement de la piste cyclable dilaté, éclaté et boursoufflé en raison de la chaleur).

¹⁷⁹ Voy. par exemple Cass., 19 octobre 1939, *Pas.*, 1939, I, p. 430 ; Liège, 15 décembre 1949, *Pas.*, 1950, II, p. 85 ; Civ. Huy, 22 janvier 1951, *Bull. ass.*, 1951, p. 243 ; voy. également J. VAN RYN, *op. cit.*, pp. 164 et s. ; R.O. DALCQ, *Traité, op. cit.*, n° 2148. Il n'est pas toujours facile de découvrir si ces décisions considèrent le comportement anormal comme constituant le vice de la chose ou comme prouvant à suffisance l'existence d'un vice au sens de défectuosité intrinsèque.

¹⁸⁰ Voy. par exemple Cass., 24 décembre 1970, *Pas.*, 1971, I, p. 391 ; Cass., 18 mai 1984, *J.T.*, 1984, p. 708 ; Cass., 9 février 1989, *Bull. et Pas.*, 1989, p. 611 ; Cass., 12 mars 2009, *Res. Jur. Imm.*, 2009, p. 117.

¹⁸¹ Voy. récemment Cass., 12 mars 2009, *Res. Jur. Imm.*, 2009, p. 117 : « *de la seule circonstance que les deux arbres qui se sont abattus sur le véhicule appartenant à la défenderesse étaient implantés à une distance telle qu'ils pouvaient choir sur la chaussée, les juges d'appel n'ont pu légalement déduire que ces arbres présentaient une caractéristique anormale et étaient, de ce fait, atteints d'un vice* ».

¹⁸² En revanche, lorsque l'activité humaine est la cause du vice, cette circonstance est sans pertinence dans l'appréciation de la responsabilité du gardien, puisque l'origine du vice importe peu. A cet égard, « *le juge*

Toutefois, la victime est autorisée à prouver l'existence du vice de la chose de manière indirecte. En effet, selon la jurisprudence de la Cour de cassation¹⁸³, la victime n'est pas tenue de préciser la nature du vice; il suffit qu'elle établisse l'impossibilité de l'accident si la chose n'avait pas été affectée d'un vice. Pour ce faire, elle doit démontrer par élimination successive de toutes les autres causes concrètes possibles de l'accident, que celui-ci, sans la présence d'un vice de la chose, demeurerait inexplicable dans les circonstances où il s'est produit. Ainsi le comportement anormal de la chose pourra faciliter la preuve par présomption de l'existence du vice à condition d'avoir examiné et exclu toutes les causes possibles autres que le vice.

(iii) *L'emplacement anormal d'une chose sur la voirie*

Pas plus que le comportement anormal, la place anormale d'une chose ne constitue pas, en soi, un vice de celle-ci¹⁸⁴.

Toutefois, dans un arrêt célèbre du 12 février 1976¹⁸⁵, la Cour de cassation considère comme atteinte d'un vice intrinsèque une voie navigable rendue impropre à son usage normal par la présence de madriers flottant entre deux eaux et qui ont endommagé l'hélice d'un bateau. Ainsi la Cour admet que l'emplacement anormal d'un objet (les madriers) peut rendre vicié non pas l'objet lui-même, puisqu'il en est une caractéristique extrinsèque, mais la chose plus large sur laquelle ou dans laquelle il se trouve (la voie navigable). A plusieurs reprises, la Cour de cassation a confirmé cette jurisprudence. En particulier, par un arrêt du 1^{er} mars 1996, la Cour de cassation a explicitement consacré la théorie de la « chose complexe », qui avait été élaborée pour tenter d'expliquer pourquoi une chose pouvait par son emplacement en vicier une autre^{186 187}. Rappelons à cet égard

du fond dispose d'une grande liberté d'appréciation pour déterminer si le dommage est la conséquence d'une activité humaine ou s'il s'est produit à cause d'un vice qui affectait la chose » (L. CORNELIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, n° 17).

¹⁸³ Cass., 25 mars 1943, *Pas.*, 1943, I, p. 110; Cass., 18 janvier 1945, *R.C.J.B.*, 1947, p. 81, note C. RENARD; Cass., 31 janvier 1952, *Pas.*, 1952, I, p. 308; Cass., 17 juin 1958, *Pas.*, 1958, I, p. 1205; Cass., 17 janvier 1985, *Pas.*, 1985, I, p. 568; Cass., 16 octobre 1986, *J.T.*, 1987, p. 195; Cass., 28 février 1992, *Pas.*, 1992, I, p. 586; Cass., 24 février 2006, *Pas.*, 2006, I, p. 442; Cass., 1^{er} décembre 2006, *Pas.*, 2006, I, p. 2535; Cass., 24 février 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.299.

¹⁸⁴ Voy. entre autres Cass., 27 novembre 1969, *Pas.*, 1970, I, p. 277; Cass., 11 octobre 1984, *Pas.*, 1985, I, p. 214.

¹⁸⁵ Cass., 12 février 1976, *Pas.*, 1976, I, p. 652.

¹⁸⁶ Ainsi, ce concept permettrait d'expliquer que soit retenue, dès 1945, l'existence d'un vice affectant un passage à niveau, chose complexe composée d'une chaussée, une voie ferrée, une barrière, un éclairage alors qu'aucun des éléments composants pris séparément n'était défectueux, mais que l'ensemble, en raison de la mauvaise disposition des lumières par rapport à la voie ferrée et à la chaussée ne présentait pas les qualités de sécurité suffisantes (Cass., 12 juillet 1945, *Pas.*, 1945, I, p. 202). Sur cette théorie et ses critiques, voy. entre autres : M. VAN QUICKENBORNE, «Le vice d'une chose complexe : sa caractéristique intrinsèque et anormale», note sous Cass., 20 février 1987 et 4 juin 1987, *R.C.J.B.*, 1990, pp. 50 et ss. ; A. GOSSELIN, «Les vicissitudes de la notion de vice de la chose», note sous Liège, 16 janvier 1990 et Cass., 28 décembre 1991, *Act. dr.*, 1992, pp. 1305 et ss. ; L. CORNELIS, «Aansprakelijkheid voor het gebrek van samengestelde zaken», *R.W.*, 1980-1981, col. 1689 et ss.

¹⁸⁷ En l'espèce, était considéré comme chose complexe le feu de croisement d'un cyclomoteur, composé notamment d'une ampoule et d'une commande placée au guidon. Comme l'observent I. MOREAU-MARGRÈVE et A. GOSSELIN (*op. cit.*, p. 498), il semble en l'espèce que « (...) ce qui rend cette chose viciée n'est ni le mauvais assemblage de ses composants, ni l'absence anormale de l'un d'eux, ni la présence anormale d'un élément étranger mais bien le fait que cette chose complexe ne fonctionne pas comme elle le devrait.

que le caractère temporaire du défaut n'intervient pas dans l'appréciation du caractère vicié ou non de la chose¹⁸⁸.

Les Cours et tribunaux font une application fréquente de cette théorie de la « chose complexe » en matière de voirie. Ainsi, les routes sont-elles fréquemment rendues viciées en raison de la présence d'éléments qui n'y ont pas leur place normale.

Tel est d'abord le cas lorsque des obstacles inhabituels se retrouvent sur la chaussée, par exemple des plaques de métal¹⁸⁹, de la boue ou des résidus végétaux¹⁹⁰, une bande de roulement de pneu¹⁹¹, des détritrus¹⁹², des éléments de mobilier urbain¹⁹³, des panneaux de signalisation ou des poteaux électriques arrachés¹⁹⁴ ou couchés sur la chaussée¹⁹⁵, des blocs de pierre, des grenailles, des gravillons ou du sable¹⁹⁶.

La Cour de cassation admet donc que le vice de la chose puisse résulter du fait que la chose ne fonctionne pas comme elle l'aurait dû, en sorte que le vice de cette chose pourrait être déduit du seul comportement anormal de cette chose. Ceci permet à certains de remettre en cause la notion classique de vice, pour lui préférer une conception « fonctionnelle » du vice : constituerait un vice « une imperfection ou un défaut qui enlève à une chose ses qualités propres (sa caractéristique) et qui implique que celle-ci ne répond plus aux exigences (de sécurité) auxquelles l'homme prudent et diligent est en droit légitimement de s'attendre (caractère anormal de la caractéristique), compte tenu de toutes les circonstances » (R. MARCHETTI, « Quelques considérations à l'égard de la notion de vice et de l'exigence causale dans le cadre de la responsabilité du fait des choses vicieuses », note sous Cass., 30 septembre 2004, *R.G.D.C.*, 2005, pp. 336 et ss., spéc. p. 340 et réf. citées). La Cour de cassation ne nous paraît cependant pas avoir effectué un pas décisif en cette direction, puisqu'elle maintient que l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil ne requiert pas que le vice rende la chose impropre à l'usage auquel elle est destinée (Cass., 19 septembre 2003, *Pas.*, 2003, p. 1045 : « En décidant qu'il n'est pas établi que la route était inutilisable en raison du verglas, le juge du fond ajoute une condition qui n'est pas prévue par cette disposition »).

¹⁸⁸ Voy. *supra* à ce sujet. Voy. cependant *contra*, mais selon nous à tort, Bruxelles, 6 décembre 2004, *R.G.A.R.*, 2006, n° 14.119 : la Cour retient le caractère occasionnel de la présence d'un câble électrique d'alimentation d'un commerce ambulant sur un trottoir pour conclure à l'absence de caractère vicieux du trottoir (en réalité, de la chose complexe composée du trottoir et du câble) ; peut-être la Cour d'appel souhaitait-elle écarter la responsabilité du gardien, en raison de caractère non « anormal » du défaut.

¹⁸⁹ Civ. Termonde, 23 mars 1999, *Dr. circ.*, 2000, p. 343 ; Civ. Gand, 18 novembre 2004, *J.J.P.*, 2005, p. 366 ; Pol. Bruges, 28 février 2008, *J.J.Pol.*, 2009, p. 74 ; Pol. Liège, 6 avril 2009, *C.R.A.*, 2009, p. 344, note F. FERON. Voy. cependant *contra* Gand, 7 mai 1997, *T.A.V.W.*, 1997, p. 270, note J. MUYLDERMANS (la présence d'une poutrelle en bois, qui n'est pas incorporée à la chaussée, ne rend pas celle-ci viciée).

¹⁹⁰ Gand, 19 janvier 1998, *T.A.V.W.*, 1998, p. 9 (pulpe de betterave sur la chaussée) ; Pol. Courtrai, 13 novembre 2001, *R.W.*, 2004-2005, p. 73 (boue en quantité importante dans le virage d'une bretelle d'accès à une autoroute) ; Civ. Ypres, 15 novembre 2006, *J.J.Pol.*, 2007, p. 89 (présence sur la chaussée d'une bouillie formée par la terre provenant par temps de pluie des accotements et par des feuilles mortes qui jonchent le sol en saison hivernale) ; Pol. Malines, 18 mars 2009, *C.R.A.*, 2009, p. 288 (végétation présente sur un trottoir, provenant d'une propriété voisine) ; voy. cependant *contra* Gand, 21 mai 1996, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.886 (la présence de terre ou de sable sur la chaussée ne suffit pas à rendre la chaussée viciée).

¹⁹¹ Civ. Gand, 27 octobre 2005, *Bull. ass.*, 2007, p. 241.

¹⁹² Gand, 18 octobre 1995, *A.J.T.*, 1995-1995, p. 321 (trottoir recouvert « d'une bouillie humide d'affiches arrachées, mélangées à de la colle »).

¹⁹³ Pol. Bruges, 24 janvier 2002, *T.A.V.W.*, 2003, p. 124 (sphère en béton décorative d'un trottoir se retrouvant au milieu de la chaussée destinée à la circulation).

¹⁹⁴ Pol. Namur, 3 décembre 2001, *Rev. dr. comm.*, 2004, p. 46, note J. VAN BOL (présence insolite sur un accotement d'un tube identifié comme un panneau de signalisation scié à la base).

¹⁹⁵ Bruxelles, 4 mai 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n° 13.187 (poteau électrique sur la chaussée) ; Civ. Anvers, 22 décembre 2008, *C.R.A.*, 2009, p. 188 (balise de signalisation de chantier anormalement présente sur la bande de circulation de gauche d'une autoroute).

¹⁹⁶ Mons, 13 mai 1994, *Bull. ass.*, 1994, p. 592, note M. LAMBERT (bloc de pierre tombé d'un camion et

Il en va de même en présence d'huile ou d'hydrocarbures sur la chaussée¹⁹⁷.

En revanche, la présence de plaques de verglas, de neige ou d'eau pose plus de difficultés : si la présence d'une plaque de verglas ou de neige ou d'une flaque d'eau isolée est régulièrement considérée comme constitutive d'un défaut¹⁹⁸, certaines décisions témoignent

abandonné sur la chaussée) ; Civ. Bruxelles, 17 novembre 1994, *Dr. circ.*, 1995, p. 75 (présence de fin sable blanc sur la chaussée) ; Pol. Bruges, 9 janvier 2001, *T.W.V.R.*, 2001, p. 47 (pavé cubique de 14 cm de côté au milieu de la chaussée) ; Pol. Huy, 6 février 2003, *J.J.P.*, 2005, p. 341 (importante couche de graviers sur la bande de circulation) ; Civ. Dinant, 26 mars 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.880 (grenailles errantes sur la chaussée rouverte après travaux) ; Civ. Dinant, 10 septembre 2003, *Bull. ass.*, 2004, p. 380 (gros caillou) ; Bruxelles, 18 mars 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 156 (bloc de béton sur la chaussée) ; Pol. Malines, 27 avril 2005, *C.R.A.*, 2005, p. 305 (tranchée comblée par du sable charrié par le trafic).

¹⁹⁷ Présence d'huile : voy. entre autres J.P. Wolvertem, 9 décembre 1993, *R.W.*, 1994-1995, p. 958 (flaque d'huile dans un virage à 90° empêchant un deux-roues de rouler à cet endroit à une vitesse de 30 km/h) ; Gand, 21 juin 1995, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.697 (flaque d'huile dans un virage étroit sous un pont, dans un échangeur autoroutier) ; Gand, 30 novembre 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.763 (présence d'une nappe d'huile, non comparable aux petites taches habituelles) ; Anvers, 6 janvier 1997, *Bull. ass.*, 1997, p. 494, note V. BUSSCHAERT (chaussée recouverte d'huile sur une longueur de 10 mètres et sur 2/3 de sa largeur) ; Bruxelles, 23 septembre 1998, *Bull. ass.*, 1999, p. 239 (large traînée d'huile rendant la chaussée anormalement glissante pour les motos) ; Pol. Gand, 5 mars 2001, *R.W.*, 2001-2002, p. 750 (trace d'huile longue de 300 mètres sur une bretelle de sortie d'autoroute sinueuse) ; Civ. Namur, 14 mars 2005, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 56 (traînée d'huile d'une longueur de 30 mètres à la sortie d'un rond-point). Présence d'hydrocarbures : voy. entre autres Liège, 12 juin 1995, *Bull. ass.*, 1996, p. 121 (état glissant dû à une nappe d'hydrocarbures) ; Pol. Turnhout, 1^{er} décembre 1998, *T.A.V.W.*, 1999, p. 207 (mazout sur la chaussée) ; Civ. Arlon, 21 octobre 1999, *Bull. ass.*, 2000, p. 444 (présence de mazout sur la chaussée provenant des résidus des pleins d'essences effectués par les automobilistes dans les nombreuses stations bordant la chaussée) ; Pol. Liège, 2 mai 2003, *Bull. ass.*, 2004, p. 170 (nappe d'hydrocarbure en sortie de virage sur une longueur de 100 mètres) ; Civ. Gand, 29 septembre 2005, *J.J.Pol.*, 2006, p. 53 (nappe de mazout dans le virage d'une voirie communale) ; Civ. Termonde, 29 mars 2007, *C.R.A.*, 2007, p. 243 (mazout sur une bretelle d'accès d'autoroute) ; Civ. Charleroi, 18 mai 2006, *C.R.A.*, 2009, p. 47 (présence d'hydrocarbures en plein virage sur une longueur d'environ 70 mètres, indécélable en raison du caractère humide de la chaussée).

¹⁹⁸ Flaques d'eau : Bruxelles, 26 mai 1994, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.524 (flaque d'eau de grande taille anormalement profonde due à une mauvaise évacuation des eaux pluviales) ; Liège, 21 novembre 1995, *R.R.D.*, 1006, p. 243 (flaque d'eau de 50 mètres sur l'autoroute) ; Pol. Bruxelles, 16 septembre 1999, *Dr. circ.*, 2000, p. 53 (grande flaque d'eau sur la troisième bande de circulation et partiellement sur la deuxième, rendant la route impraticable à grande vitesse) ; Bruxelles, 1^{er} mars 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.323 (flaque d'eau au creux d'un tunnel dépassant ce qu'il est prévisible de rencontrer à cet endroit par temps de pluie, nécessitant l'intervention des pompiers pour la résorber) ; Civ. Tournai, 9 mai 2003, *Bull. ass.*, 2004, p. 151 (flaque d'eau d'une longueur de trois à quatre mètres et d'une profondeur de quatre cm, qui empiète d'un mètre sur la bande de circulation, alors que les pluies n'étaient pas exceptionnelles) ; Civ. Hasselt, 5 décembre 2007, *C.R.A.*, 2008, p. 209 (flaque d'eau de 212 mètres de long et d'une profondeur de 50 cm sur la bande de circulation de droite d'une autoroute). Verglas : Civ. Verviers, 7 décembre 1987, *R.G.A.R.*, 1990, n° 11.639 (route en pente gelée, non préalablement salée ou fermée à la circulation par les autorités) ; Bruxelles, 12 septembre 1989, *Dr. circ.*, 1990, p. 207 (état verglacé du revêtement d'un pont) ; Liège, 25 juin 1998, *R.G.D.C.*, 1999, p. 334 (caractère anormalement glissant causé par le verglas) ; Pol. Tournai, 14 octobre 2002, *Bull. ass.*, 2004, p. 610 (verglas sur une chaussée, les autorités reconnaissant que celle-ci est particulièrement exposée au nord, encaissée et balayée par les vents froids) ; Pol. Nivelles, 6 septembre 2004, *C.R.A.*, 2005, p. 1 (verglas localisé en raison de caractéristiques locales à l'endroit de l'accident, non présentes à d'autres endroits) ; Pol. Mons, 23 février 2006, *J.J.Pol.*, 2007, p. 218 (plaque de verglas isolée, le reste de la chaussée étant totalement dégagé) ; Civ. Termonde, 3 mai 2006, *C.R.A.*, 2008, p. 69 (verglas sur un pont empêchant un piéton de se tenir debout, les averses de neige ayant été annoncées par des bulletins météorologiques) ; Civ. Namur, 29 septembre 2006, *C.R.A.*, 2007, p. 110 (revêtement recouvrant une partie seulement de la voirie et particulièrement sensible au gel). Neige : Bruxelles, 18 mars 2002, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.797 (présence de neige sur un unique tronçon d'autoroute de 200 mètres, l'ensemble

cependant de moins de rigueur envers le gardien de la voirie ; le caractère « naturel » du gel¹⁹⁹ ou le fait que le verglas ou la neige n'est pas localisé sur une plaque, mais généralisé à l'ensemble d'une région²⁰⁰, est parfois pris en compte pour atténuer leur responsabilité en qualité de gardien.

Comme le relèvent E. MONTERO et R. MARCHETTI, il revient au juge du fond d'apprécier en fait si une chose, à laquelle est ajoutée une autre, présente dans son ensemble une caractéristique anormale et si l'élément ajouté fait partie du tout : « *en d'autres termes, il n'est pas suffisant qu'une chose soit ajoutée à une autre, occasionnant un dommage ; encore faut-il que l'ensemble présente une caractéristique anormale, et la question de savoir si un ensemble complexe est ainsi formé ne constitue pas une question juridique mais relève de l'appréciation souveraine du juge du fond* »²⁰¹. La Cour de cassation continue de sanctionner les décisions qui se contentent de relever qu'un élément a été ajouté à la chose (par exemple, qu'un obstacle s'est retrouvé sur la chaussée), rendant ainsi la chose viciée, sans examiner si l'ensemble formé avec la chaussée constitue un tout²⁰².

Puisque l'appréciation du caractère complexe de la chose relève de l'appréciation du juge du fond, des situations de fait semblables mènent parfois à des appréciations divergentes. Ainsi, alors que certains juges estiment que les obstacles présents sur la chaussée, telles des pièces ou poutrelles en métal ou en bois, peuvent former un tout avec cette dernière²⁰³, d'autres en revanche demeurent réticents, n'apercevant pas l'incorporation de la chose à la chaussée²⁰⁴. En tout état de cause, ne violera pas la notion légale de vice et, partant, ne devrait pas encourir la cassation les décisions dans lesquelles, sur la base d'une analyse des faits, le juge du fond parvient à la conclusion que la présence d'un objet sur la chaussée ne constitue pas, *in concreto*, un élément de la chaussée par lequel celle-ci est atteinte dans sa structure normale, à la condition que le juge du fond n'exclue pas par principe la possibilité que l'assemblage de plusieurs choses puisse rendre vicieux l'ensemble constitué²⁰⁵.

de l'autoroute étant pour le reste dégagé et simplement humide).

¹⁹⁹ Voy. par exemple Civ. Gand, 16 octobre 2003, *J.J.P.*, 2003, p. 442 (la formation naturelle de verglas, ne trouvant pas sa source dans un défaut de la route, ne rend pas viciée la chaussée ; les autorités furent néanmoins déclarées responsables sur la base de l'article 1382 en ne salant pas à temps la route importante) ; Liège, 14 juin 1999, *J.L.M.B.*, 2000, p. 760 (la présence de neige en période hivernale ne constitue pas en soi un vice de la chaussée).

²⁰⁰ Voy. *a contrario* la plupart des décisions citées *supra* en matière de responsabilité du fait de la présence de verglas ; nombre de décisions retiennent le caractère isolé et imprévisible de la plaque pour retenir la responsabilité du gardien de la voirie.

²⁰¹ E. MONTERO et R. MARCHETTI, *op. cit.*, p. 117.

²⁰² Voy. récemment Cass., 2 janvier 2009, *J.J.Pol.*, 2009, p. 127, note (« *il ne suffit pas pour qu'une chose soit considérée comme étant affectée d'un vice que quelque chose ait été ajouté à la chose causant ainsi un dommage ; il est requis que la chose dans son ensemble présente une caractéristique anormale* »).

²⁰³ Voy. Civ. Termonde, 23 mars 1999, *Dr. circ.*, 2000, p. 343 ; Civ. Gand, 18 novembre 2004, *J.J.P.*, 2005, p. 366.

²⁰⁴ Voy. par exemple Gand, 7 mai 1997, *T.A.V.W.*, 1997, p. 270, note J. MUYLDERMANS (selon la Cour, la présence de la poutrelle sur le revêtement routier, même s'il constituait un obstacle dangereux et imprévisible, n'affectait pas la structure de la chaussée ; aux yeux de la Cour, il n'y avait jamais eu d'incorporation et il ne pouvait pas davantage être question d'un vice intrinsèque de la chaussée).

²⁰⁵ Voy. en ce sens Cass., 17 janvier 2003, *R.G.D.C.*, 2004, p. 86, note S. MOSSELMANS (une roue de camion abandonnée sur une chaussée ne constitue pas un élément de la structure) ; Cass., 18 octobre 2001, *R.G.D.C.*, 2004, p. 84 (un champ sur lequel se trouve une barre de fer ne devient pas de nature telle qu'il présente une caractéristique susceptible de causer un dommage). En revanche, par un arrêt du 28 janvier 2005 (Cass., 28 janvier 2005, *Pas.*, 2005, I, p. 217) fut cassée la décision par laquelle le juge du fond avait

b) Une caractéristique « anormale » de la voirie

L'on considère généralement que le caractère normal ou anormal de la chose doit s'apprécier par référence à son modèle²⁰⁶, c'est-à-dire par rapport à une chose de même catégorie et de même type au moment des faits²⁰⁷. Au-delà de ce principe, la question de la normalité ou anormalité de la caractéristique de la voirie pose néanmoins problème. Certaines des définitions et réflexions des auteurs, illustrées par certaines décisions judiciaires²⁰⁸, expriment l'idée de la nécessité d'une défektivité, d'une caractéristique qui gêne l'utilisation ou le fonctionnement normal de la chose. D'autres cependant semblent influencés par l'idée de norme de fréquence, d'habitude. Autrement dit, « *le mot 'normal' peut s'entendre dans deux sens, l'un faisant référence à la norme de fréquence – étant anormal ce qui n'est pas habituel (encore faut-il alors démontrer à quel degré de cette échelle de fréquence situer l'anormalité constitutive d'un vice) –, l'autre à une norme de valeur – étant anormal ce qui n'est pas conforme à la nature, à la fonction de la chose et à l'usage auquel celle-ci est destinée* »²⁰⁹.

Le critère de « fréquence » expliquerait, par exemple, que le déchet d'une feuille de salade jonchant le sol du rayon « légumes » d'un grand magasin ne soit pas considéré comme un vice du sol²¹⁰, contrairement à la crème glacée renversée sur le sol du rayon « parfumerie »²¹¹. En matière de voirie, les illustrations foisonnent ; à cet égard, les juges du fond appliquent régulièrement ce critère de fréquence, en appréciant l'anormalité en fonction de la prévisibilité du défaut affectant la chose ou, en présence de choses complexes, de la visibilité de l'obstacle constitué par l'élément formant un ensemble avec la voirie, bref de la prévisibilité de la survenance de l'accident.

Ainsi, alors que les déformations de la voirie ou les trous dans la chaussée sont habituellement considérées comme constitutifs d'un vice de celle-ci, en revanche, tel ne sera pas le cas lorsque ces trous ou déformations sont visibles et de minimales importance²¹³

considéré qu'un fil de fer détaché pendant au travers d'une piste cyclable ne pouvait être considéré comme une caractéristique de celle-ci, et que la réunion de la piste cyclable et du fil ne constituait pas un ensemble complexe. Comme l'expliquent E. MONTERO et R. MARCHETTI, à la différence des deux arrêts précédents, la cassation s'imposait car le jugement attaqué posait comme règle générale que la présence d'un objet étranger sur une piste cyclable ne pouvait être considéré comme une caractéristique de cette dernière ; c'était donc la formulation générale adoptée par le juge et l'absence d'appréciation *in concreto* de la formation ou non d'un ensemble complexe qui se trouvait ici reprochée (voy. E. MONTERO et R. MARCHETTI, *op. cit.*, p. 118).

²⁰⁶ L. CORNELIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, n° 20.

²⁰⁷ Voy. Cass., 25 avril 2005, *Pas.*, 2005, I, p. 924 : « *la caractéristique anormale d'une chose ne peut être appréciée qu'à la lumière de la comparaison de choses d'une même catégorie et d'un même type au moment des faits, plus spécialement à la lumière du caractère préjudiciable de la chose en certaines circonstances* ».

²⁰⁸ Voy. entre autres Pol. Bruxelles, 30 mars 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13470 (l'éclatement d'un pneu est une caractéristique anormale de la chose qui la rend impropre à son usage) ; Bruxelles, 28 juin 2001, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.752 (l'absence de patins antidérapants à la base d'une échelle et indispensables à sa stabilité rend l'échelle impropre à son usage normal, ce qui constitue un vice), citées par E. MONTERO et R. MARCHETTI, *op. cit.*, p. 122.

²⁰⁹ I. MOREAU-MARGRÈVE et A. GOSSELIN, *op. cit.*, p. 502.

²¹⁰ Cass., 6 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 736.

²¹¹ Cass., 30 décembre, 1988, *Pas.*, 1989, I, p. 471.

²¹² Voy. à ce sujet, M. VAN QUICKENBORNE, *op. cit.*, spéc. n° 15 à 22 ; A. GOSSELIN, *op. cit.*, p. 1321, n° 11-12.

²¹³ Voy. par exemple Liège, 18 juin 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.687 (une légère dénivellation du revêtement de sol d'un parking de supermarché, parfaitement visible, limitée à un endroit bien précis, ne nécessitant aucune réparation urgente et ne constituant pas une menace pour la sécurité de la clientèle, ne constitue pas

ou lorsqu'ils apparaissent sur un chemin à caractère rural, le caractère « anormal » du défaut n'étant plus rencontré dans ce cas²¹⁴. De même, les obstacles présents sur les accotements non praticables (en dehors de la chaussée, de la piste cyclable ou du trottoir) ne rendent pas ceux-ci viciés aussi facilement que dans le cas où ces obstacles se retrouvent sur la chaussée²¹⁵. Illustre également ce critère de fréquence, couplé à la prévisibilité de l'obstacle par l'usager, le jugement du 20 juin 2007 du Tribunal de première instance de Louvain : si la présence de pierres ou de gravillons sur la chaussée constitue généralement une caractéristique anormale de celle-ci²¹⁶, tel n'est pas le cas, selon l'appréciation du tribunal lorsque ces gravillons se trouvent sur le bord extérieur d'un virage : selon le tribunal « (...) ces gravillons ne constituent pas un danger en cas d'utilisation normale de la voie publique. Les conducteurs qui souhaitent emprunter l'extérieur du virage doivent adapter leur conduite à la présence de ces gravillons »²¹⁷ ; derrière se trouve sans doute l'observation que la présence de gravillons à l'extérieur d'un virage n'étant pas rare, l'ensemble formé par la chaussée et les gravillons à cet endroit ne présente pas de caractéristique « anormale ». La jurisprudence en matière de vices affectant les trottoirs semble confirmer cette approche : ainsi, les dénivellations de faible ampleur et manifestement visibles sont parfois considérées comme « normales »²¹⁸.

une caractéristique anormale du revêtement en fin d'hiver et n'altère pas l'usage auquel il est normalement destiné) ; Pol. Huy, 8 février 2007, *J.J.Pol.*, 2009, p. 72, note (un joint de dilatation est un élément de la chaussée habituel à l'entrée ou à la sortie d'un pont, quel que soit le véhicule de l'usager – automobile ou moto –) ; Civ. Namur, 19 janvier 2009, *Rev. dr. commun.*, 2009, p. 60, note J. VAN BOL (ne constitue pas un vice un trou bien visible dans la voirie de surface relativement important, mais peu profond, se trouvant en agglomération, présent depuis plusieurs mois sans qu'il ait provoqué d'autres accidents ; en outre, l'automobiliste devait connaître les lieux en raison d'un premier passage peu de temps avant).

²¹⁴ Voy. par exemple Liège, 15 juin 1998, *R.G.D.C.*, 1999, p. 339 (un chemin forestier empierré présentant des saillies et des nids de poules ne l'empêche pas de répondre à sa destination normale, étant essentiellement fréquenté par des promeneurs, des fermiers et des exploitants forestiers) ; Civ. Turnhout, 22 février 2002, *T.A.V.W.*, 2003, p. 119, note (sur les routes de campagne, il n'est pas anormal que les plaques de béton qui constituent la chaussée ne se joignent pas parfaitement : « il s'agit d'une caractéristique normale de ce genre de route et un cycliste doit prêter une attention normale à l'état de la route ») ; Pol. Gand, 26 juin 2003, *J.J.P.*, 2005, p. 346 (une déformation de la chaussée entraînant une légère différence de niveau sur un chemin pavé à caractère rural ne constitue pas un vice).

²¹⁵ Voy. par exemple Pol. Hasselt, 12 mai 2005, *R.W.*, 2007-2008, p. 961 (présence d'un pavé sur l'accotement de plain-pied) ; Pol. Bruges, 8 septembre 2003, *R.W.*, 2007-2008, p. 546 (le fait que l'accotement soit jonché de terre, d'herbe, de débris et de branches d'arbres ne constitue pas une caractéristique anormale de la chaussée) ; Bruxelles, 22 avril 2008, *Res. Jur. Imm.*, 2008, p. 262 (le fait qu'un arbre, par ses racines, endommage une canalisation d'égouts ne constitue pas une caractéristique anormale de cet arbre).

²¹⁶ Voy. *supra*.

²¹⁷ Civ. Louvain, 20 juin 2007, *C.R.A.*, 2008, p. 73.

²¹⁸ Voy. par exemple Civ. Namur 30/05/1994, *J.T.*, 1994, p. 761 (les pouvoirs publics n'ont pas l'obligation de mettre à la disposition des piétons ni de maintenir pour leur usage des trottoirs absolument plans et exempts de toute dénivellation ou aspérité) ; Pol. Charleroi, 23 mai 2005, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.201 (compte tenu de l'état souvent déplorable des trottoirs placés sur les territoires des communes belges et considérant la longueur des trottoirs que doivent placer et entretenir les villes, le fait que quelques pavés soient déformés ne peut être considéré comme anormal ; les pouvoirs publics n'ont pas l'obligation de mettre à la disposition des piétons ni de maintenir pour leur usage des trottoirs absolument plans et exempts de toute dénivellation ou aspérité) ; Civ. Namur, 30 septembre 2005, *Rev. dr. comm.*, 2009, p. 46 (les dégradations et nids de poule sur le parking d'une patinoire ne sont pas anormaux, compte tenu de l'usage auquel les lieux sont destinés (parking de véhicule et circulation de piétons limitée à cet objet)) ; Pol. Bruxelles, 9 février 2006, *R.G.A.R.*, 2008, n° 14.390 (un pavé dépassant de 15 mm du sol et ayant entraîné la chute d'un piéton ne constitue pas un vice, les défauts étant connus, visibles et prévisibles) ; Pol. Bruxelles, 28 juin 2007, *C.R.A.*, 2007, p. 377 (un trottoir qui présente une dénivellation de 6 cm sur une longueur de 54 cm et une largeur

Les décisions relatives à des accidents causés par des voiries en chantier constituent une autre illustration d'hypothèses dans lesquelles la caractéristique de la voirie n'est pas jugée « anormale » ; en effet, « *une chaussée en réparation sur laquelle les travaux sont en cours qui est véritablement en chantier n'est pas pour cette raison affectée d'un vice : c'est la situation normale d'une chaussée en travaux* »²¹⁹. L'absence de vice de la chaussée en chantier n'exclut cependant pas nécessairement la responsabilité des pouvoirs publics sur la base de l'article 1382 du Code civil ou de l'article 135 de la nouvelle loi communale, pour autant qu'une faute soit démontrée²²⁰.

Enfin, l'on notera non sans intérêt que la Cour d'appel d'Anvers fut même amenée à préciser – ce qui semblait aller de soi – que les autorités ne peuvent se retrancher derrière le fait que le public serait généralement familier avec le mauvais état de la chaussée pour se dégager de leur responsabilité²²¹.

c) Une caractéristique anormale de la voirie « susceptible de causer un dommage »

Selon certains²²², l'accident démontrerait que la chose est « susceptible de causer un dommage » mais ne suffirait pas à établir le vice de celle-ci, c'est-à-dire une caractéristique anormale de cette chose ; en conséquence, la troisième partie de la définition du vice de la chose énoncée par la Cour de cassation se confondrait avec l'exigence du lien de causalité entre le vice de la chose et le dommage. Selon d'autres, la notion de « susceptibilité » impliquerait une part de prévisibilité du dommage²²³. Cette condition de prévisibilité du dommage « (...) paraît toutefois difficile à justifier dans la mesure où la responsabilité du gardien est une responsabilité sans faute. Il semble en tout cas que la jurisprudence soit encline à vérifier le caractère dangereux du bien »²²⁴.

4.2.3.5. L'exonération du gardien de la voirie

Selon la Cour de cassation, la responsabilité consiste dans le fait d'avoir sous sa garde une chose vicieuse. Il suit de là que le gardien de la voirie ne peut échapper à la responsabilité en démontrant qu'il n'a commis aucune faute. Sa seule ressource serait de tenter de démontrer que la victime ne peut faire la preuve de la réunion des conditions d'application de

de 3 cm n'est pas inapte à l'usage auquel il est destiné et ne présente pas un vice).

²¹⁹ Civ. Gand, 18 octobre 2004, *Bull. ass.*, 2006, p. 261 ; voy. également dans ce sens Civ. Termonde, 16 décembre 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 375, note P. FONTAINE (le trottoir étant en chantier au moment des faits, il peut en être déduit qu'il n'était pas affecté d'un vice) ; Pol. Bruges, 11 mai 2006, *C.R.A.*, 2007, p. 255 (une rue en travaux est un chantier et doit être en tant que chose comparée aux autres chantiers, et pas à une route normale).

²²⁰ Par exemple, dans l'affaire précitée soumise au Tribunal de Police de Bruges (Pol. Bruges, 11 mai 2006, *C.R.A.*, 2007, p. 255), les autorités n'avaient pas assuré à suffisance la sécurité des accès aux habitations privées de la rue en chantier.

²²¹ Anvers, 12 mars 1998, *T.A.V.W.*, 1999, p. 33, note J. MUYLDERMANS.

²²² Voy. entre autres J.L. FAGNART et M. DENEVE, « Chronique de jurisprudence. La responsabilité civile (1976-1984) », *J.T.*, 1988, pp. 257 et ss., spéc. p. 263, n° 119 ; A. GOSSELIN, *op. cit.* pp. 1324-1325.

²²³ Voy. entre autres L. CORNELIS, *op. cit.*, pp. 487-489, n° 298 ; L. CORNELIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, n° 27.

²²⁴ I. MOREAU-MARGRÈVE et A. GOSSELIN, *op. cit.*, p. 502 ; les auteurs citent J.L. FAGNART, *La responsabilité civile. Chronique de jurisprudence 1985-1995*, coll. Les Dossiers du J.T., n° 11, Bruxelles, De Boeck et Larcier, 1997, p. 82, n° 71.

l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, et principalement de tenter de détruire la relation causale en montrant que, malgré les apparences, le dommage est dû, en réalité, à une « cause étrangère » extérieure au vice de la chose, imprévisible, irrésistible et indépendance de la volonté du gardien, c'est-à-dire un cas fortuit, une force majeure, le fait d'un tiers ou de la victime elle-même²²⁵. En revanche, il n'est pas suffisant de démontrer que le vice, qui a causé le dommage, est dû à une intervention humaine ou une cause étrangère²²⁶ ou, bien entendu, que le gardien se trouvait dans l'ignorance (même invincible) de l'existence du vice²²⁷⁻²²⁸. Ainsi, lorsque la chaussée se trouve jonchée de branches d'arbres tombées à la suite de vents, même violents, l'ensemble composé de la chaussée et des branches présente un vice, sans que la cause étrangère qui l'a causé ne mène à l'exonération de la responsabilité du gardien²²⁹.

En matière de voirie sont fréquemment invoquées par les autorités, d'une part les circonstances climatiques exceptionnelles, d'autre part la faute de la victime.

Quant aux conditions climatiques, force est d'abord de reconnaître que les juges les qualifient assez rarement d'imprévisibles²³⁰. Le cas des dommages entraînés par la chute d'arbres bordant la voirie en fournit une parfaite illustration : la jurisprudence récente considère généralement que vents violents, même jusqu'à près de 200 km/h, ne constituent pas un cas de force majeure (nonobstant la reconnaissance éventuelle de la tempête comme calamité naturelle)²³¹. En outre, quand bien même un événement naturel fût-il

²²⁵ En d'autres termes, il n'y a pas à proprement parler d'« exonération » de la responsabilité du gardien, mais bien absence de responsabilité de ce dernier, une des conditions d'application n'étant pas rencontrée (voy. L. CORNELIS et I. VUILLARD, *op. cit.*, n° 35).

²²⁶ Cass., 26 septembre 2002, *Pas.*, 2002, I, p. 1769.

²²⁷ Même l'ignorance invincible n'est pas admise : le gardien n'est pas fondé à tenter de démontrer qu'il lui eut été humainement impossible de déceler le vice dont la chose était affectée, en dépit des investigations les plus minutieuses. Cette solution est la conséquence inéluctable du système jurisprudentiel puisque, dans ce système, la responsabilité découle du simple fait d'avoir sous sa garde une chose vicieuse, sans autre distinction. La Cour de cassation confirme cet enseignement (voy. entre autres Cass., 21 décembre 1956, *Pas.*, 1957, I, p. 424 ; Cass., 27 juin 1958, *Pas.*, 1958, I, p. 1205 ; Cass., 29 octobre 1987, *R.W.*, 1988-1989, p. 1365, note ; Cass., 14 mai 1999, *A.J.T.*, 1999-2000, p. 792). En matière de voirie, les autorités tentent parfois de démontrer leur ignorance du défaut ; voy. par exemple Bruxelles, 12 septembre 1989, *Dr. circ.*, 1990, p. 207 (l'ignorance de l'état verglacé du revêtement d'un pont n'est pas exonératoire de responsabilité dans le chef de l'autorité communale).

²²⁸ Bien entendu, la condamnation du gardien n'exclut pas son recours, soit contre un tiers auteur du vice, soit contre un contractant, fabricant ou vendeur de la chose (voy. par exemple Cass., 6 juin 1961, *Pas.*, 1961, I, p. 1174 ; Cass., 10 septembre 1981, *Pas.*, 1982, I, p. 45).

²²⁹ Voy. par exemple Pol. Bruges, 23 novembre 2003, *C.R.A.*, p. 452 (un sommet d'arbre se trouvant sur la chaussée à la suite d'un vent violent rend la chaussée vicieuse).

²³⁰ Voy. entre autres sur cette question D. COECKELBERGH, "Overheidsaansprakelijkheid voor ongevallen te wijten aan weersomstandigheden en andere toevallige toestanden", *Jura Falc.*, 1979-1980, pp. 579 et ss.

²³¹ Voy. par exemple, à propos de vents violents : Civ. Nivelles, 4 mars 1991, *J.T.*, 1991, p. 682 (des vents de 174 à 192 km/h ayant contribué à la chute d'un arbre ne constituent pas un cas de force majeure et n'annulent donc pas le rapport causal existant entre le vice et le préjudice) ; Gand, 16 novembre 1993, *R.W.*, 1994-1995, p. 1084 (des rafales de vent d'environ 25 mètres par seconde ne constituent pas un cas de force majeure) ; Civ. Bruxelles, 16 juin 1994, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.538 (des vents de 140 km/h ne sont pas imprévisibles et ne constituent pas une circonstance de force majeure, même si un arrêté royal considéra les dégâts causés ce jour-là comme une calamité publique) ; Liège, 27 novembre 1996, *Bull. ass.*, 1997, p. 491 (une vitesse du vent oscillant entre 89 et 115 km/h est loin d'être exceptionnelle et ne constitue pas un cas de force majeure élisif de responsabilité même si les vents de tempête ont été reconnus comme calamités publiques) ; Civ. Gand, 13 décembre 1996, *Bull. ass.*, 1998, p. 263 (des vents de 122 km/h ne peuvent être

constitutif d'un cas de force majeure, encore le gardien ne sera-t-il libéré que si cet événement constitue la cause exclusive du dommage subi par la victime.

De même, la victime pourra-t-elle n'obtenir aucune indemnisation lorsque le dommage n'est pas dû au vice de la chose, mais à sa faute exclusive. Lorsque le juge parvient à la conclusion que la voirie est atteinte d'un vice, les cas dans lesquels le gardien de celle-ci se trouve néanmoins exonéré en totalité du fait de la faute de la victime sont relativement rares^{232,233}. En effet, comme le rappelle la Cour de cassation, si le dommage est dû et au vice de la chose, et à la faute de la victime, le juge ne peut, sans violer l'article 1384 alinéa 1^{er}, déduire l'absence de lien causal entre le vice de la chose et le dommage exclusivement de la faute de la victime, sans constater que le dommage, tel qu'il s'est réalisé, se serait aussi produit sans le vice de la chose²³⁴. Les cas d'exonération partielle du gardien sont dès lors bien plus fréquents que ceux dans lesquels une exonération totale est accordée, puisque, « (...), dans une majorité d'hypothèses – sinon en toutes ? –, il semble difficile de tenir raisonnablement que, sans le vice de la chose, le dommage se serait néanmoins produit de la même manière »^{235 236}.

considérés comme un phénomène naturel anormal impliquant la force majeure, même si les tempêtes ont été reconnues comme calamités publiques) ; Bruxelles, 19 mai 2003, *R.W.*, 2006-2007, p. 578 (des vitesses du vent comprises entre 125 et 130 km/heure et localement même plus élevées encore suite à des orages, ne peuvent être considérées en Belgique comme anormales et imprévisibles et ne constituent par conséquent pas une force majeure qui exonère le gardien d'une chose atteinte d'un vice de sa responsabilité sur la base de l'article 1384, alinéa 1^{er}) ; Civ. Courtrai, 15 mars 2005, *R.A.B.G.*, 2007, p. 1301 (une vitesse du vent de 108 km/h ne constitue pas une force majeure) ; Gand, 19 juin 2008, *Bull. ass.*, 2009, p. 302 (chute d'un arbre due à des vents violents à une période inhabituelle de l'année). Voy. cependant *contra* Bruxelles, 19 septembre 1996, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.996 (une tempête avec des pointes de 136,8 km/h reconnue comme calamité publique, constitue un événement extérieur, imprévisible et irrésistible qui permet au gardien du poteau bordant la chaussée d'exciper du cas de force majeure) ; Anvers, 25 janvier 1999, *Bull. ass.*, 1999, p. 527 (des vents de 133 km/h sont un événement de force majeure). Voy. également sur ce point A. GOSERIES et A. ANDRÉ-DUMONT, « Les chutes d'arbres et le droit de la responsabilité. Examen de jurisprudence (1980-1994) », *Amén.*, 1994, pp. 246 et ss. ; A. DE BRABANT, « La responsabilité des communes du fait des arbres ou plantations sur son territoire », *J.J.P.*, 2003, pp. 341 et ss.

²³² Voy. par exemple Liège, 3 janvier 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.395 (dommage dû à la seule imprudence de la victime, ayant dérapé sur une autoroute verglacée, le vice ayant été dûment signalé par les autorités).

²³³ Parfois, les magistrats relèvent l'absence de vice et, de manière surabondante, précisent que le dommage est dû à la seule faute de l'usager. Dans ce cas, deux conditions d'application de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil font défaut (non seulement le lien causal, mais le vice lui-même). Voy. par exemple Civ. Turnhout, 7 septembre 2001, *T.A.V.W.*, 2003, p. 150 (trou d'usure profond de 5 cm et chute d'un cycliste en cinquième position dans un groupe de cyclotouristes ; la chute est due au style de conduite, à l'esprit de compétition et au fait que le cycliste suivait ses prédécesseurs de trop près ; pour le tribunal, « rouler dans un groupe de cyclotouristes implique une sorte d'acceptation du risque ») ; voy. également dans ce sens, entre autres, la jurisprudence citée *supra* en matière de responsabilité du gardien d'un trottoir.

²³⁴ Cass., 7 décembre 2001, *Pas.*, 2001, p. 2042 ; voy. également Cass., 30 septembre 2004, *R.G.D.C.*, 2005, p. 333, note R. MARCHETTI.

²³⁵ E. MONTERO et R. MARCHETTI, *op. cit.*, p. 130.

²³⁶ En matière de voirie, voy. par exemple Bruxelles, 20 janvier 1994, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12.544 (flaque d'eau anormalement grande dans le virage d'un tunnel ; les automobilistes ont également commis une faute en ne respectant pas la vitesse adaptée à un virage dans un tunnel) ; Mons, 13 mai 1994, *Bull. ass.*, 1994, p. 592, note M. LAMBERT (bloc de pierre abandonné sur la chaussée que l'automobiliste aurait dû apercevoir) ; Gand, 26 mars 1998, *R.G.A.R.* 2000, n° 13.185 (soulèvement d'une taque d'égout intégrée à la chaussée ; moitié de la responsabilité mise à charge de l'usager qui, en empruntant la chaussée à une heure où toute circulation y était interdite, a commis une faute en relation directe avec le dommage) ; Pol. Bruges, 24 janvier 2002, *T.A.V.W.*, 2003, p. 124 (la responsabilité de l'usager peut être mise en cause aux côtés de celle du gardien lorsque l'obstacle viciant l'ensemble formé avec la chaussée était visible ; *in casu*, aucune faute

5. CONCLUSION

La responsabilité des pouvoirs publics du fait de la voirie est fréquemment mise en cause devant les tribunaux.

Cette responsabilité est régie par le droit commun de la responsabilité et peut dès lors trouver son fondement, tant sur pied des articles 1382 et 1383 du Code civil, que de l'article 1384, alinéa 1^{er} du même Code fondant la responsabilité du gardien d'une chose affectée d'un vice.

Suivant une jurisprudence constante de la Cour de cassation, les pouvoirs publics ont l'obligation de n'ouvrir à la circulation que des voies suffisamment sûres et, hormis le cas où une cause étrangère qui ne peut leur être imputée et dont ils ont la charge de la preuve les empêche de remplir l'obligation de sécurité qui leur incombe, ils ont l'obligation d'obvier, par des mesures appropriées, à tout danger anormal, que ce danger soit caché ou apparent. Le non-respect de cette obligation (de moyen), sera de nature à engager leur responsabilité.

Les communes ont en outre une obligation de sécurité spécifique, découlant de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale (police de l'ordre public matériel) qui s'étend à toutes les voiries publiques traversant leur territoire (en ce compris les voiries appartenant ou gérées par d'autres pouvoirs publics – à l'exception des autoroutes – ou encore les voiries privées mais ouvertes à la circulation publique).

Cette obligation est de moyen. La Cour de cassation admet ainsi qu'une commune puisse échapper à sa responsabilité sur cette base si elle apporte la preuve d'une cause de justification, en particulier, si elle démontre qu'elle n'avait pas ou ne devait pas avoir connaissance du danger anormal qui est à l'origine du dommage.

Cette obligation n'étant point subsidiaire, il sera fréquent que la responsabilité du pouvoir public gestionnaire soit engagée sur pied des articles 1382 et 1383 du Code civil et/ou de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du même Code, tandis que celle de la commune se trouvera engagée sur pied de l'article 135, § 2, de la Nouvelle Loi Communale, dont le non-respect est constitutif de faute. Le cas échéant, la responsabilité du ou des pouvoirs publics se cumulera aussi avec celle de la victime du dommage, si celle-ci a commis une faute en lien de causalité avec ce dommage.

A défaut d'être interprétées raisonnablement, les obligations pesant sur les pouvoirs publics en matière de voirie, sous l'angle de leur responsabilité éventuelle, peuvent être source de sueurs froides. Il en est d'autant plus ainsi que la jurisprudence n'hésite plus désormais – le sujet n'a pas été abordé dans la présente contribution et mériterait un trai-

ne fut reprochée à l'automobiliste) ; Civ. Bruxelles, 25 avril 2002, *J.T.*, 2002, p. 669 (perte de contrôle d'un véhicule à hauteur de l'îlot central d'un rond point affecté d'un vice ; partage de responsabilités en raison de la faute de la victime) ; Civ. Bruxelles, 24 mars 2005, *J.J.Pol.*, 2007, p. 86 (trou de 25 cm de profondeur au milieu de la chaussée ; circulant au milieu de la chaussée sans raison valable, au mépris du prescrit de l'article 9.3 Code de la route, la victime a commis une faute en relation causale avec la survenance de l'accident) ; Pol. Bruxelles, 18 juin 2007, *J.J.Pol.*, 2008, p. 45 (le dommage ne se serait pas produit comme il s'est réalisé *in concreto* si le piéton avait contourné l'obstacle (quatre dalles descellées) dont la présence était prévisible ; partage de responsabilités par moitié entre la commune et le piéton).

tement spécifique – à rechercher la responsabilité pénale spécialement des mandataires communaux, dans le cadre d'accidents dans lesquels l'obligation de sécurité incombant à la commune n'a pas été respectée.

