

## 1.1 Incidences juridiques et responsabilités

Les exploitants doivent savoir que l'action d'implanter un PMV n'est pas neutre et connaître quelles sont leurs responsabilités lorsque ce type d'équipement est installé sur leur réseau. En effet, la mise en place de stratégies d'affichage et a fortiori leur absence peuvent constituer en cas d'accident un motif de mise en cause.

Il est parfois délicat de rattacher les interventions relevant de l'aide au déplacement à une compétence de police. En effet, les PMV peuvent être utilisés à la fois comme moyen de signalisation ou comme moyen de diffusion d'informations générales. Néanmoins, bien que l'usage des PMV ne s'inscrive pas toujours dans une réglementation spécifique, l'exploitant de la section considérée a intérêt à connaître les responsabilités qui sont les siennes lorsque ce type d'équipement est installé sur son réseau.

### 1.1.1 Affichage des messages de prescription variable

La nature des messages diffusés par panneaux à messages variables est de deux ordres : soit des messages ayant valeur de prescription réglementaire (limitations de vitesses, interdictions), soit de simples informations ou recommandations de prudence (annonces de bouchons, de dangers ou d'événements, messages de sécurité générale...).

Si ces derniers messages n'ont qu'un caractère indicatif et de pure information, ne nécessitant pas d'autre support pour être rendus opposables aux conducteurs, en revanche les prescriptions de nature réglementaire indiquées sur les panneaux doivent faire l'objet d'un arrêté de la part de l'autorité chargée de la police de la circulation sur la section considérée. Au niveau d'un département, seules lesdites autorités, à savoir le préfet, le maire ou le président du conseil général, sont habilitées, en vertu du Code général des collectivités territoriales, à prendre ces mesures ; ce pouvoir ne peut faire l'objet d'une délégation. Cependant, les mesures temporaires applicables sur tout le territoire ou les mesures concernant certaines catégories de véhicules peuvent ne pas être signalées sur le terrain, à condition d'avoir été publiées au *Journal officiel* (les restrictions de circulation pour les poids lourds, par exemple, ou encore les limitations de vitesse en cas de pic de pollution). En cas d'urgence, les services de police ou de gendarmerie peuvent toutefois activer des signaux de prescription sans attendre la décision réglementaire.

Pour afficher valablement une prescription, il faut donc généralement disposer d'un arrêté qui établit la prescription. S'agissant de signalisation dynamique, il paraît nécessaire d'avoir au moins un arrêté cadre décrivant les types de situations qui peuvent conduire l'exploitant à afficher des prescriptions, ainsi que les prescriptions correspondantes et leurs modalités d'information des conducteurs. La rigueur voudrait que cet arrêté cadre soit complété au coup par coup par un arrêté particulier et précisant la période et le lieu auxquels la prescription s'applique. Il faut bien avouer que ce dernier point est souvent omis en pratique<sup>1</sup>.

L'utilisateur circulant sur une voie avec de la signalisation dynamique est évidemment tenu de respecter les prescriptions réglementaires. En cas de verbalisation pour non-respect d'une telle prescription variable, l'utilisateur peut contester :

- la représentation du signal qui doit se rapprocher le plus possible du dessin officiel des panneaux traditionnels. Seuls les panneaux homologués pourront être opposables aux usagers (rappelons à ce sujet que les panneaux en « inversion vidéo », c'est-à-dire à fond noir, sont parfaitement conformes à la réglementation) ;
- la preuve de l'affichage réel. Il est utile de conserver l'historique des commandes exécutées par le PMV et des dysfonctionnements pendant plusieurs années – les actions envisageables ne se prescrivant que par des délais variables mais toujours supérieurs à trois ans.

---

<sup>1</sup>. Les TIC permettent cependant d'envisager assez facilement la rédaction automatique d'arrêtés et leur transmission immédiate à l'autorité.

Cet historique servira en effet de moyen de preuve à l'occasion de toute action administrative, voire pénale, engagée par un usager de la route ou à son initiative. En effet, à l'inverse de la signalisation statique dont la présence est peu contestable, la nature variable du message rend nécessaire cette précaution de conservation.

Un usager pourrait ainsi estimer avoir subi un préjudice à raison d'une mauvaise prescription reçue par PMV, ou bien contesterait la nature de l'information diffusée en prétendant qu'elle a été à l'origine ou en lien de causalité avec le dommage qu'il a subi.

Dans le premier cas et en matière d'action en réparation devant le juge administratif, il appartiendra en effet à l'exploitant de la voie empruntée de démontrer que la prescription a bien été portée à la connaissance des usagers par un message variable dont la traçabilité aura été conservée et qu'elle ne pouvait ainsi être ignorée de ces derniers. En effet, la responsabilité de l'exploitant dans le cadre de l'entretien normal de la voirie est une responsabilité pour faute présumée de l'exploitant, ce dernier n'ayant que la possibilité d'opposer la preuve de son entretien diligent ou la faute de la victime.

En matière pénale, la situation est toute autre, car c'est à l'usager d'établir la preuve d'un dysfonctionnement de l'appareil. Si la contestation porte sur les circonstances d'un accident dans lequel la responsabilité du conducteur est recherchée, ce dernier pourra tenter de démontrer la faute de l'exploitant dans la gestion des messages.

Dans ce type de responsabilité, il appartient à la partie qui met en cause l'exploitant de démontrer en effet que celui-ci n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait. Dans la mesure où la faute sera le plus souvent en lien de causalité indirecte avec le dommage subi <sup>2</sup>, il conviendra d'établir au surplus, soit une violation de la réglementation applicable à ce type de prescriptions ou de messages, soit une faute caractérisée de l'exploitant ou de celui qui manipule ces panneaux. La question ne peut dès lors être traitée de manière complète dans le présent document et nécessiterait une étude plus fine de cas, la responsabilité pénale ne s'analysant pas de manière générale : la recommandation première à retenir consiste donc pour l'exploitant à veiller à l'usage rigoureux de la messagerie variable et à s'assurer d'une bonne conservation des données durant un temps suffisant (au moins trois ans, et plutôt quatre).

Dans ce contexte, les services d'exploitation sont donc incités à systématiser les comptes-rendus et archivages pour prouver les diligences normales.

En tout état de cause, le couplage d'une prescription variable avec des dispositifs automatisés de contrôle sanction n'est pas à l'ordre du jour pour le moment en France (mais par exemple, cela existe depuis plusieurs années au Royaume-Uni).

### **1.1.2 Définition des fonctionnalités à prendre en compte par le PMV**

Les fonctionnalités d'un PMV étant diverses et variées, il est nécessaire que l'exploitant définisse précisément, avant l'implantation, quelle(s) fonction(s) aura le PMV et dans quelle optique il sera installé : « reroutage », PGT, basculement, bouchon, interdiction d'accès... Il est donc opportun et juridiquement valide que ces règles et les circonstances qui les déclenchent soient inscrites dans un arrêté. Ceci permettra aux services chargés de l'application de ces mesures de police de modifier l'affichage, donc les règles, en fonction des circonstances. Les articles 1 et 2 de l'arrêté du préfet de la région Rhône-Alpes concernant les plans de gestion du trafic sur les voies rapides de l'agglomération lyonnaise sont présentés ci-dessous. Ils montrent que les situations doivent être décrites de la façon la plus objective possible afin que le déclenchement des mesures correspondantes soit automatique.

---

<sup>2</sup>. La loi du 10 juillet 2000 (dite « Fauchon n° 2 ») définit la notion de causalité indirecte et de délits non intentionnels. Elle décrit la situation de personnes qui n'ont pas directement causé le dommage, mais qui :

- soit ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ;
- soit n'ont pas pris les mesures permettant d'éviter le dommage.

## ARRETE

### Article 1

Les plans de gestion de trafic sont mis en œuvre soit par le déclenchement du plan Palomar, d'un plan d'urgence ou d'une procédure d'alerte, soit par survenance sur le réseau Coraly d'un événement cité ci-dessous :

Accident, Bouchon, Chantier fixe, Chantier mobile, Chantier séquentiel, Corps étranger, Coupure pleine voie, Effondrement/Avalanche/Eboulement, Entrée interdite, Fuite de matières dangereuses, Inondation, Manifestation constatée, Manifestation organisée, Montée en saturation, Neige au sol, Produits glissants, Ralentissement, Restriction de circulation, Sortie interdite, Véhicule en feu, Véhicule en panne, Verglas.

### Article 2

Les plans de gestion de trafic sont définis par le tableau en annexe. Leur mise en œuvre comprend, en fonction de la nature, de la localisation de l'événement et de son impact sur les conditions de circulation (faible, moyen ou fort), l'utilisation de sites de signalisation directionnelle variable, l'affichage de messages sur les panneaux à messages variables et l'activation de dispositifs de contrôle d'accès.

En cas d'urgence ou de situation exceptionnelle non décrite, une autorité non habilitée (cadre d'astreinte ou responsable de l'unité autoroutière des CRS) pourra adopter la mesure nécessaire, sans que la décision soit illégale pour autant. La personne d'astreinte devra immédiatement rendre compte au préfet ou à son représentant des mesures prises. Les services opérationnels eux-mêmes pourront mettre en œuvre les restrictions de circulation nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation, et ce même si l'arrêt de circulation nécessaire n'est pas encore intervenu.

L'article 4 envisage les cas d'urgence ou de menace directe pour la sécurité des usagers :

#### Article 4

La définition des plans de gestion du trafic aux articles précédents ne fait pas obstacle à la possibilité d'y déroger lorsque :

- le cadre d'astreinte constate l'impossibilité de les appliquer (article 6 de l'arrêté Coraly),
- le responsable de l'unité autoroutière des CRS demande leur suspension ou l'application des mesures spécifiques pour les cas d'urgence ou de menace directe sur la sécurité des usagers (article 10 de l'arrêté Coraly),
- le préfet prend, en sa qualité d'autorité de police générale dans le département, des mesures relatives au bon ordre et à la sécurité publique dont le champ d'application excède le territoire d'une commune.

### 1.1.3 Responsabilité de l'exploitant de la route

La nature même des panneaux à messages variables implique que les informations pouvant y figurer sont de natures variées. Néanmoins, ces informations relèvent le plus souvent de la signalisation.

Le PMV peut donc constituer, pour l'exploitant de la route, un instrument d'amélioration du service rendu aux usagers, mais également une source de mise en cause de responsabilité dans l'hypothèse où l'utilisation inadéquate et/ou tardive ou l'absence d'utilisation d'un PMV s'analyse comme une carence du gestionnaire de la voie, qui peut lui être opposée par un usager ayant subi un dommage du fait de cette carence.

Il apparaît en effet que la responsabilité de l'autorité gestionnaire de la voie pourrait être recherchée si le PMV, dans la mesure où il est activé, n'a pas indiqué, ou a indiqué tardivement, un message d'accident, de chantier ou d'obstacle, et dans la mesure où cette absence ou ce retard d'activation serait la cause d'un dommage subi par l'utilisateur [49].

L'exploitant doit donc correctement évaluer et anticiper les moyens techniques et humains de son réseau afin que celui-ci soit particulièrement réactif aux événements. C'est surtout pour les événements non programmés que la capacité de réagir en temps réel doit être forte.