



**HAL**  
open science

## Le contentieux des accidents de ski dans la responsabilité des communes

Cécile Jebeili

► **To cite this version:**

Cécile Jebeili. Le contentieux des accidents de ski dans la responsabilité des communes : histoire d'une construction jurisprudentielle. *Les Petites Affiches*, 1998, 12, pp.12-19. hal-00812801

**HAL Id: hal-00812801**

**<https://univ-tlse2.hal.science/hal-00812801>**

Submitted on 12 Apr 2013

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

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

# LE CONTENTIEUX DES ACCIDENTS DE SKI DANS LA RESPONSABILITE DES COMMUNES (histoire d'une construction jurisprudentielle)

Cécile Jebeili  
Docteur en droit

Les petites communes de montagne ont été confrontées concomitamment à un exode rural qui les a pratiquement vidées de leur population en quelques générations, et à une invasion massive de citadins, qui chaque année, du mois de Décembre au mois d'Avril, investissent leurs routes et leurs villages. Il y a quelques années seulement, les montagnards redoutaient la première chute de neige, et se préparaient avec anxiété à s'enfoncer dans un trop long hiver. Depuis, les premiers flocons de Décembre sont la promesse d'une saison lucrative : les agriculteurs sont devenus commerçants. A l'origine de cette mutation sociologique, il y a l'«or blanc», et si la ville a ainsi envahi la montagne, c'est qu'elle a découvert les joies du ski. Cette nouvelle activité s'est très vite transformée en florissante industrie qui a fait de la montagne un nouvel Eldorado. La pratique du ski s'est en effet considérablement démocratisée ces dernières années, le ski est devenu un sport de masse pratiqué par sept millions et demi de français qui, chaque année, se répartissent sur quelques deux cents stations de ski alpin. Avec l'accroissement de la pratique de ce sport, les accidents de ski se sont multipliés, on en dénombre environ cent trente mille par an<sup>1</sup>. Récemment encore, quelques chutes mortelles ont défrayées la chronique, et ont remis à l'ordre du jour la question de l'opportunité des poursuites pénales intentées contre les skieurs imprudents responsables de ces dramatiques accidents.

Bien entendu, la cohorte de citadins ne s'est pas déplacée seule, elle a entraîné dans son sillage la migration de quelques juristes : "*le droit a saisi la montagne*"<sup>2</sup>. Mais celui qui s'aventure sur les "*planches juridiques*"<sup>3</sup> est aussi déconcerté que celui qui chausse des skis pour la première fois. Selon que l'accident est dû à une collision entre skieurs, au fonctionnement défectueux des remontées mécaniques, ou au mauvais entretien des pistes, les personnes responsables, les règles de droit applicables, ainsi que le juge compétent pour en connaître, ne seront pas les mêmes. Si l'accident ne provient pas du fait d'un particulier, la victime et son défenseur devront se tourner vers la station de sports d'hiver. La situation va alors se compliquer davantage, puisque n'étant pas dotée de la personnalité morale, la station de ski n'a aucune existence juridique. Depuis le vote de la «loi montagne» du 9 Janvier 1985, il n'est plus nécessaire de faire la distinction entre les stations classées<sup>4</sup> et les autres, mais l'organisation des stations ne s'est pas simplifiée pour autant : elle implique la participation des communes, des groupements de communes, des départements, des syndicats d'initiatives, des commissions de sécurité, des services d'entretien et d'aménagement des pistes. Si depuis la loi du 9 Janvier 1985, la station est dominée par la commune qui peut l'exploiter directement en régie, elle peut également être concédée à des promoteurs privés, et la construction ainsi que l'exploitation des remontées mécaniques peut aussi être confiée à une entreprise privée. De cet imbroglio juridique, le juge est néanmoins parvenu à dégager un principe selon lequel, lorsqu'un accident survient sur une piste de ski parce que la configuration des lieux est

---

<sup>1</sup>Source : Association des médecins de montagne.

<sup>2</sup>J.-P. Marty, Les stations de sports d'hiver, *Mélanges P. Raynaud*, Dalloz/ Sirey, Paris, 1985, p. 423 et suiv., v. p. 424.

<sup>3</sup>*Ibidem*.

<sup>4</sup>Environ une cinquantaine au moment du vote de la «loi montagne».

dangereuse, la responsabilité de la commune peut être engagée. Cependant, les communes n'étant pas liées contractuellement avec les skieurs, la victime du dommage devra prouver une faute délictuelle pour agir en justice<sup>5</sup>.

La jurisprudence a donc dégagé les règles permettant de déterminer les hypothèses de responsabilité des communes (I), ainsi que le régime juridique de cette responsabilité (II).

## I. LES HYPOTHESES DE RESPONSABILITE DES COMMUNES

Les stations de ski ont longtemps été organisées de façon anarchique, si bien que la première difficulté était de savoir quelles étaient les hypothèses dans laquelle la responsabilité administrative des communes était exclue (A). Si depuis près de trente ans, la jurisprudence a été fixée de façon définitive, la seconde difficulté était relative à la reconnaissance de cette responsabilité (B).

### A. L'EXCLUSION DE LA RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE DES COMMUNES

Parmi les nombreux accidents qui peuvent survenir dans une station de sports d'hiver, certains font naître un système de responsabilité qui relève incontestablement du contentieux judiciaire. Certains engagent la responsabilité des skieurs eux-mêmes ou de leurs moniteurs (1), d'autres engagent la responsabilité pénale des dirigeants de la station (2), les derniers engagent enfin la responsabilité des exploitants de remontées mécaniques (3).

#### 1. La responsabilité des skieurs ou des moniteurs de ski

Lorsqu'un accident est dû à une collision entre skieurs, ou qu'un skieur est blessé par la faute d'un autre, la responsabilité civile des skieurs pourra être engagée devant les tribunaux judiciaires. Des règles de «bonne conduite» en ski ont ainsi été posées par la jurisprudence<sup>6</sup>, et reprises dans une brochure éditée par la Fédération Française de Ski et l'association «Assureurs Prévention santé»<sup>7</sup>. Lorsqu'un skieur aura été blessé par le fait de son moniteur, sa responsabilité civile sera également engagée devant les tribunaux judiciaires, mais sur le terrain de la responsabilité contractuelle<sup>8</sup>.

#### 2. La responsabilité pénale des dirigeants de la station de ski

Lorsqu'un accident est survenu sur une piste du fait de la négligence ou de la non-signalisation d'un danger par les responsables de la station de ski, la responsabilité pénale de ces services pourra être engagée devant le juge répressif. La Cour d'appel de Grenoble a ainsi

<sup>5</sup>Toulouse, 18 Juin 1965, *D. 1966*, p. 730, et sur pourvoi : Cass., civ. II, 21 Juin 1967, *J.C.P. 1968*, n° 15348, Note W. Rabinovitch, *G.P. 1967*, 2, p. 210, Note Blavoët; CE, 4 Mars 1991, Commune de Saint-Lary-Soulan c/ Mme Bordignon, *G.P. 1991*, 2, Pan. dr. administratif, p. 126.

<sup>6</sup>V. Ph. Le Tourneau et L. Cadiet, *Droit de la responsabilité*, Dalloz, Paris, 1996, n° 312, p. 660.

<sup>7</sup>Tout skieur doit se comporter de façon à ne pas mettre autrui en danger. La pratique du ski hors piste lorsqu'un risque d'avalanche est signalé constitue ainsi une faute susceptible d'engager la responsabilité du skieur (Chambery, 4 Janvier 1979, *JCP 1979*, n° 19285, Note W. Rabinovitch.). On doit également adapter sa vitesse et son comportement à ses capacités personnelles, ainsi qu'aux circonstances liées au terrain et au temps (Grenoble, 9 Mars 1962, *JCP 1962*, n° 12697; Paris, 27 Octobre 1969, *G.P. 1970*, 1, somm., p. 9). Le skieur amont ne doit pas gêner la trajectoire du skieur aval, pour des raisons évidentes de visibilité (Chambery, 19 Octobre 1954, *JCP 1954*, n° 8408, 2ème espèce; Lyon, 29 Janvier 1962, *JCP 1962*, n° 12697; Chambery, 9 Octobre 1964, *D. 1965*, S. C., p. 18; TGI Paris, 11 Avril 1970, *G.P. 1970*, 2, 1, p. 14; Nîmes, 1er Juin 1976, *D. 1977*, I. R., p. 252); le dépassement est autorisé mais il ne doit pas entraver la trajectoire du skieur dépassé (Cass., civ. II, 1er Juin 1972, *D. 1972*, p. 605). La traversée d'une piste ou le stationnement sur une piste doivent se faire après s'être assuré que cela ne met personne en danger, et l'on ne doit pas stationner sans nécessité sur une piste. Enfin, les skieurs doivent bien entendu respecter la signalisation (Cass., crim., 14 Juin 1995, *JCP 1995*, IV, n° 2351), et en cas d'accident, toute personne doit prêter secours.

<sup>8</sup>Aix en Provence, 16 Avril 1975, *G.P. 1976*, 1, p. 127, Note W. Rabinovitch; TGI Grenoble, 5 Novembre 1963, *D. 1964*, p. 207, Note W. Rabinovitch; Chambery, 20 Janvier 1976, *D. 1977*, p. 209, Note W. Rabinovitch; Pau, 30 Novembre 1967, *G.P. 1968*, 1, p. 218, Note W. Rabinovitch.

retenu la responsabilité pénale pour homicide et blessures par imprudence du directeur d'une station de ski qui n'avait pas pris les mesures nécessaires pour fermer une piste menacée par les avalanches<sup>9</sup>. Cet arrêt a d'ailleurs posé pour la première fois la règle selon laquelle une station de sports d'hiver est tenue d'assurer la sécurité de ses clients<sup>10</sup>.

### 3. La responsabilité des exploitants de remontées mécaniques

Le contentieux relatif à la responsabilité civile de l'exploitant des remontées mécaniques a posé quelques difficultés. Les exploitants de remontées mécaniques sont la plupart du temps des personnes privées auxquelles la commune a confié la concession, mais que l'exploitation des remontées mécaniques soit confiée à une personne privée, ou qu'elle soit gérée par une personne publique, et notamment par la commune, il s'agit d'un service public industriel et commercial soumis, dans ses rapports avec les usagers, aux règles de la responsabilité civile et dont le contentieux relève du juge judiciaire.

Cependant, le rôle de l'usager est donc plus ou moins actif selon qu'il emprunte un remonte-pente, un télésiège ou un téléphérique, si bien que le système de responsabilité ne peut être identique. En tout état de cause, les dispositions de la loi du 5 Juillet 1985 sur les accidents de la circulation sont inapplicables aux remontées mécaniques, car ces différents engins ne sont pas considérés par la jurisprudence comme des véhicules terrestres à moteur<sup>11</sup>. Selon les cas de figure, le juge retiendra la responsabilité délictuelle ou contractuelle de l'exploitant de la remontée mécanique. Bien entendu, la responsabilité de l'exploitant sera délictuelle lorsque la victime de l'accident survenu est un tiers et non un usager de l'engin<sup>12</sup>. En ce qui concerne les accidents survenus aux usagers des remontées mécaniques, la responsabilité délictuelle de l'exploitant est retenue avant le début ou après la fin de l'opération, puisque l'on se situe alors dans une période «hors-contrat». La responsabilité reste délictuelle aussi longtemps que l'usager n'a pas commencé à se servir de l'engin de remontée, même si le contrat a déjà été conclu par la présentation du billet ou de la carte d'abonné, dans la mesure où le billet n'a pas encore été utilisé<sup>13</sup>. Dès lors qu'un accident survient pendant cette période préalable, selon les circonstances, la responsabilité de l'exploitant sera engagée sur la base de la responsabilité pour faute<sup>14</sup>, sur la base de la responsabilité du fait des préposés<sup>15</sup>, ou sur la base de la responsabilité du fait des choses<sup>16</sup>. La responsabilité est également délictuelle lorsque l'accident survient après que le contrat ait cessé, c'est à dire après que l'usager ait quitté l'appareil<sup>17</sup>. Pendant la période qui sépare ces deux opérations (avant de prendre l'appareil, après l'avoir quitté), la responsabilité de l'exploitant demeure contractuelle, les périodes d'embarquement et de débarquement étant évidemment les plus dangereuses, car les plus délicates à réaliser. Pendant cette période, la question principale consiste à se demander si la responsabilité contractuelle de l'exploitant doit être engagée sur la base d'une obligation de résultat ou d'une obligation de moyens.

Les téléphériques peuvent être comparés à des engins de transport, en raison du rôle extrêmement passif de l'utilisateur, si bien que pendant toute la période du transport, y

<sup>9</sup>Tr. corr. Grenoble, 29 Mars 1963, René Fauré, *JCP* 1963, II, n° 13178; Grenoble, 20 Décembre 1963, René Fauré, *JCP* 1964, G, II, n° 13506; Grenoble, 21 Juin 1962, *D.* 1963, S. C., p. 27; Cass., crim., 19 Mars 1975, *D.* 1976, p. 79, Note W. Rabinovitch.

<sup>10</sup>Cass., crim., 8 Novembre 1983, *Bull. crim.* 1983, n° 293; Cass., crim., 17 Janvier 1996, *Bull. crim.* 1996, n° 33.

<sup>11</sup>TGI Albertville, 3 Juin 1986, *G.P.* 1987, 1, somm., p. 223.

<sup>12</sup>Chambery, 3 Mai 1976, *G.P.* 1977, 1, p. 210, Note W. Rabinovitch.

<sup>13</sup>Cass., civ. II, 22 Décembre 1960, *Bull. civ.*, II, n° 826; *G.P.* 1961, 1, p. 302.

<sup>14</sup>Art. 1382 du Code civil.

<sup>15</sup>Art. 1384, al. 5 du Code civil.

<sup>16</sup>Art. 1384, al. 1 du Code civil; v. Cass., civ. II, 22 Décembre 1960, *prec.*

<sup>17</sup>Cass., civ. II, 21 Juillet 1964, *Bull. civ.*, II, n° 581.

compris les période d'embarquement et de débarquement, l'exploitant assure une obligation de résultat<sup>18</sup>. La Cour de cassation a affirmé solennellement que "*l'exploitant d'un télésiège est tenu d'une simple obligation de moyens pendant les opérations d'embarquement et de débarquement au cours desquelles le skieur a un rôle actif à jouer*"<sup>19</sup>, et cette solution a pu logiquement être appliquée aux remonte-pentes, puisque ceux-ci supposent pendant toute la durée du trajet une participation des plus actives de la part de l'utilisateur<sup>20</sup>. En revanche, en dehors des opérations d'embarquement et de débarquement et pendant toute la durée du transport, la responsabilité de l'exploitant d'un télésiège est fondée sur une obligation de résultat, dans la mesure où l'utilisateur ne joue plus qu'un rôle tout à fait passif<sup>21</sup>.

L'intérêt pratique de la distinction obligation de moyens/ obligation de résultat se manifeste à propos des conditions de mise en œuvre de la responsabilité de l'exploitant des remontées mécaniques. Lorsque celui-ci est tenu d'une obligation de résultat, il est *a priori* responsable dès que ce résultat n'est pas atteint, ce qui démontre l'inexécution de l'obligation. Dès lors qu'un accident survient, l'exploitant ne peut échapper à sa responsabilité qu'en prouvant que l'inexécution ne lui est pas imputable, mais provient d'un cas de force majeure. En revanche, lorsque l'exploitant est tenu d'une obligation de moyens, la victime devra prouver la faute de celui-ci. Ainsi, dans le premier cas, la faute de l'exploitant est présumée, dans le second cas, elle doit être prouvée<sup>22</sup>. En cas de faute de la victime, la responsabilité sera partagée mais la faute de la victime sera généralement appréciée avec plus d'indulgence que celle de l'exploitant<sup>23</sup>. Si la faute de la victime est exclusive, l'exploitant sera entièrement exonéré de sa responsabilité, même en cas d'obligation de résultat, puisqu'il suffirait de qualifier la faute de la victime d'imprévisible et d'irrésistible pour qu'elle soit assimilée à la force majeure.

## B. LA DIFFICILE RECONNAISSANCE DE LA RESPONSABILITE ADMINISTRATIVE DES COMMUNES

<sup>18</sup>Cass., civ., 8 Octobre 1968, *D. 1969*, p. 157, Note J. Mazeaud, *G.P. 1968*, 1, p. 361, Note W. Rabinovitch; TGI Albertville, 30 Novembre 1973, *JCP 1974*, n° 17828, Note W. Rabinovitch; TGI Chambéry, 24 Mars 1981, *D. 1983*, I. R., p. 260, Obsv. F. Alaphilippe et J.-P. Karaquillo; Cass., civ. I, 11 Mars 1986, *Bull. civ.*, I, n° 65; *G.P. 1986*, somm., p. 333, Obsv. F. Chabas, *RTDC 1986*, p. 767, Obsv., J. Hult; v. Ph. Le Tourneau et L. Cadiet, *Droit de la responsabilité, prec.*, n° 1028, p. 294.

<sup>19</sup>Cass., civ. I, 11 Mars 1986, *prec.* Pour les remonte-pentes, la jurisprudence a été hésitante à se fixer dans la mesure où l'utilisateur joue un rôle actif pour sa propre sécurité. Dans un premier temps, la Cour de cassation avait estimé que l'exploitant d'un remonte-pente n'assumait qu'une obligation de moyens (Cass., civ., 7 Février 1949, *JCP 1949*, G. II, n° 4959, Note R. Rodière, *D. 1949*, p. 377, Note F. Derrida), mais elle a opéré par la suite un revirement complet de jurisprudence, en affirmant qu'il s'agissait d'une obligation de résultat, à laquelle était tenu n'importe quel transporteur (Cass., civ. I, 8 Octobre 1968, *JCP 1969*, G., II, n° 157454, Note W. Rabinovitch, *D. 1969*, p. 157, Note J. Mazeaud, *G.P. 1968*, 2, p. 361, Note W. Rabinovitch).

<sup>20</sup>Cass., civ. I, 4 Novembre 1992, *Bull. civ.*, I, n° 277; *D. 1994*, somm., p. 15, *G.P. 25 Septembre 1993*, p. 21, Note J. Leroy; Chambéry, 22 Mai 1995, *JCP 1995*, IV, n° 2069.

<sup>21</sup>Cass., civ. I, 11 Mars 1986, *prec.*

<sup>22</sup>Ont été notamment considérés comme des fautes et appréciés avec une certaine sévérité par le juge : le fait de ne pas avoir installé un filet de protection suffisamment important à la sortie de l'aire d'embarquement d'un télésiège (Cass., civ., 17 Novembre 1982, inédit), le fait que les préposés n'aient pas vérifié qu'un enfant de six ans avait fixé la chaîne de sécurité (Pau, 30 Novembre 1967, *prec.*), ou le fait qu'un préposé se précipite pour aider un skieur en difficulté, au lieu d'arrêter l'appareil, et ce faisant, lui luxe le genou (Chambéry, 3 Juin 1987, *Sestre c/ Saremac, Juris-Data*, n° 048641).

<sup>23</sup>Cass., civ. I, 16 Juillet 1980, *Bull. civ.*, I, n° 218, *JCP 1980*, G, IV, n° 372; Chambéry, 11 Mars 1987, Société d'exploitation des téléphériques de Tarentaise Maurienne c/ Zah, *Juris-Data*, n° 0488649.

Pendant de nombreuses années, la jurisprudence a été le reflet des incertitudes dans la détermination de la personne responsable (1), avant de consacrer définitivement la responsabilité administrative des communes (2).

### 1. Les incertitudes de détermination de la personne responsable

Lorsqu'un accident survient dans l'aire d'une station, et qu'il est causé par une avalanche, le mauvais entretien d'une piste, ou un obstacle sur le terrain, la détermination de la personne responsable s'est longtemps avéré délicate. Jusqu'au milieu des années soixante, les stations de sports d'hiver se sont développées dans la plus parfaite anarchie. A partir du décret du 28 Mai 1953, abrogé par le décret du 14 Novembre 1968, il existait des stations classées qui devaient répondre à certains critères relatifs à l'altitude, la capacité hôtelière, l'équipement sanitaire, l'existence d'un service médical et de secours en montagne, l'importance et la qualité de l'équipement, l'existence d'un service d'accueil des touristes. Le classement permettait à la station de percevoir des taxes sur le séjour et les remontées mécaniques, mais il avait surtout l'avantage, au plan juridique, de déterminer la personne responsable en cas d'accident. Il s'agissait de la commune qui devait notamment veiller à l'entretien des pistes, à l'enlèvement des obstacles artificiels et même aux besoins naturels. Cependant en 1967, sur les 34 stations membres du comité des stations françaises de sports d'hiver, seules deux stations avaient obtenu leur classement, si bien que dans la grande majorité des cas, la question de la personne responsable se posait avec acuité.

Dans les stations non classées, c'est à dire dans la quasi-totalité des stations, la personne responsable était celle qui était chargée du balisage des pistes. Or, selon les stations la situation était variable, puisque balisait les pistes celui qui y trouvait un intérêt : à Superbagnères, il s'agissait d'un hôtelier<sup>24</sup>, aux Deux-Alpes, du syndicat d'initiative<sup>25</sup>, à Val d'Isère de la commune<sup>26</sup>, à Serre-Chevalier de l'exploitant des remontées mécaniques<sup>27</sup>. Cette situation n'était guère satisfaisante : elle mettait les victimes dans l'embarras, puisqu'elles ne connaissaient pas à l'avance la personne qu'il convenait de poursuivre, ni même la juridiction devant laquelle l'action devait être intentée, et ne permettait pas davantage d'unifier la jurisprudence dans une matière qui était nouvelle, mais qui était doré et déjà susceptible de se développer. En ce qui concerne la faute susceptible d'engager la responsabilité, elle dépendait bien sur des circonstances de l'espèce, mais également de la jurisprudence fixée par l'ordre de juridiction compétent<sup>28</sup>. Même au sein de l'ordre judiciaire, les tribunaux ne retenaient pas les mêmes principes en ce qui concerne la mise en œuvre de la responsabilité<sup>29</sup>.

<sup>24</sup>Toulouse, 31 Janvier 1952, *JCP* 1952, II, n° 6867, Note R. Rodière; Cass., civ., 24 Novembre 1955, *JCP* 1956, II, 9028, Note R. Rodière, *D.* 1956, p. 163.

<sup>25</sup>Trib. corr. Grenoble, 29 Mars 1963, René Fauré, *prec.*; Grenoble, 20 décembre 1963, René Fauré, *prec.*

<sup>26</sup>TA Grenoble, 14 Octobre 1964, *JCP* 1965, II, n° 13975, Note W. Rabinovitch, *D.* 1965, p. 697, Note P. Leroy.

<sup>27</sup>Trib. Police Briançon, 9 Octobre 1962, *Ann. Trib.* 1963, p. 83.

<sup>28</sup>W. Rabinovitch, *Les sports de montagne et le droit*, Librairies techniques, Paris, 1959, supplément à jour le 1er Octobre 1966, p. 16. Ainsi, la Cour d'appel de Grenoble avait jugé que le fait de n'avoir pas signalé avec suffisamment d'efficacité un risque d'avalanche qui n'aurait pas dû échapper aux dirigeants de la station constituait une faute (Grenoble, 20 décembre 1963, René Fauré, *prec.*), alors que le Tribunal Administratif de Grenoble avait considéré, dans les mêmes circonstances, que la responsabilité de la commune chargée de l'entretien des pistes de Val d'Isère ne pouvait être retenue, dans la mesure où le défaut de signalisation d'un risque d'avalanche ne constituait pas une faute lourde (TA Grenoble, 14 Octobre 1964, *prec.*).

<sup>29</sup>La Cour d'appel de Toulouse avait estimé que la responsabilité de l'hôtelier ne pouvait être retenue pour n'avoir pas signalé un abreuvoir situé hors-piste (Toulouse, 18 Juin 1965, CHM c/ Rossignol, inédit.); elle avait également refusé de retenir la responsabilité des dirigeants d'une station, alors qu'un skieur s'était perdu dans une tempête et avait trouvé la mort en traversant une corniche insuffisamment signalée (Toulouse, Ch. des mises en accusation, 24 Mai 1966, Viriot, inédit). La Cour d'appel de Grenoble, quant à elle, avait considéré que la responsabilité de l'exploitant et du constructeur de remontées mécaniques devait être retenue parce qu'ils avaient

Devant l'hétérogénéité des solutions jurisprudentielles, les pouvoirs publics ont décidé de réagir. Une circulaire interministérielle du 13 Novembre 1964 invitait les préfets à soumettre aux maires des communes abritant des stations de sports d'hiver deux arrêtés municipaux types portant création d'une commission municipale chargée d'organiser la sécurité sur les pistes. Dès lors que les maires signaient les arrêtés en question, la charge de la sécurité incombait aux communes qui, en cas d'accident, pouvaient donc voir leur responsabilité engagée devant les tribunaux de l'ordre administratif. Cette réglementation, qui ne relevait que de la proposition, avait l'avantage de réaliser une unification et de rassurer les usagers sur les conditions dans lesquelles ils pourraient exercer ce sport de loisir

## 2. La consécration d'une responsabilité administrative des communes

A partir du moment où l'on admet qu'en matière d'accidents de ski survenus sur les pistes sans qu'une faute puisse être imputée au skieur lui-même ou à un tiers, c'est la responsabilité de la commune qui doit être engagée, plusieurs solutions peuvent être retenues quant au fondement de cette responsabilité. Parmi les solutions envisageables, la jurisprudence administrative a définitivement tranché en faveur d'une responsabilité pour faute dans l'exercice du pouvoir de police.

La première solution envisageable consisterait à considérer que les pistes de ski sont des ouvrages publics, et que dès lors qu'un accident survient sur l'une d'entre elles, la responsabilité de la commune devrait être engagée sur la base d'une faute présumée de «défaut d'entretien normal» dudit ouvrage. Dans cette hypothèse, la piste est alors assimilée à une voie publique dont la commune serait le gardien. Il suffirait alors à la victime, usager de l'ouvrage public, de prouver le lien entre le mauvais entretien de l'ouvrage et le dommage pour voir la responsabilité de la commune systématiquement engagée. Le skieur n'aurait pas en effet à prouver la faute de l'administration dès lors que celle-ci est présumée, et la commune ne pourrait s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant qu'il y a eu entretien normal de l'ouvrage public. Le commissaire du gouvernement Galabert dans ses conclusions sur l'arrêt Lafont<sup>30</sup> estimait que cette solution n'était pas «déraisonnable».

Pour qu'un ouvrage puisse recevoir la qualification d'ouvrage public, il faut qu'il ait un caractère immobilier, qu'il soit le résultat d'un travail, d'une construction ou d'un aménagement, et qu'il soit affecté à l'intérêt général. Il faut tout d'abord qu'il s'agisse d'un immeuble, et les pistes de ski revêtent indéniablement ce caractère immobilier, dans la mesure où l'assiette de la piste est un terrain. L'aménagement des pistes de ski ne fait pas d'usage de doute<sup>31</sup>. En ce qui concerne le but d'intérêt général auquel cet immeuble aménagé est affecté, la question ne se pose plus depuis que le Conseil d'Etat a reconnu que l'exploitation d'une remontée mécanique dans une station de ski avait le caractère d'un service public<sup>32</sup>. La pratique de ce sport de loisirs qu'est le ski étant considérée comme un service public, la piste de ski peut être valablement considérée comme étant aménagée en vue de l'intérêt général.

---

laissé hors des pistes un obstacle artificiel (Grenoble, 12 Juin 1962, Mareschal, inédit, confirmé par Cass., civ., 22 Avril 1966, *G.P.* 1966, Note Ch. Blaevoët).

<sup>30</sup>CE, S., 28 Avril 1967, Lafont, *R.* 182, *A.J.D.A.* 1967, p. 272, *D.* 1967, p. 434, Concl. Galabert.

<sup>31</sup>Il y a longtemps que les skieurs ont renoncé à remonter les pistes par leurs propres moyens; les stations de sports d'hiver sont donc abondamment équipées de remontées mécaniques permettant d'emprunter les pistes les plus élevées et les plus inaccessibles du domaine skiable. En ce qui concerne les pistes en elles-mêmes, il serait illusoire de croire que le seul dépôt d'une couche de neige permet aux skieurs de s'adonner à la pratique de ce sport de glisse. Cette couche de neige doit tomber sur un terrain préalablement préparé, débarrassé des obstacles naturels les plus gênants, balisé, et redessiné. En outre, cette neige doit elle-même faire l'objet d'un damage en bonne et due forme. Enfin, les stations sont parfois équipées de canons à neige, de façon à ne pas être totalement tributaires des caprices de la météorologie.

<sup>32</sup>CE, S., 23 Janvier 1959, Commune d'Huez, *R.* 67, *A.J.D.A.* 1959, II, p. 65, Concl. Braibant; CE, 14 Octobre 1964, Société des monte-pentes de Sarrières, *R.* 463, *A.J.D.A.* 1965, p. 154.

Dans ses conclusions sur l'arrêt de section Commune d'Huez, le commissaire du gouvernement Guy Braibant indiquait que "*le développement touristique et sportif des stations de montagne constitue une œuvre d'intérêt général*"<sup>33</sup>.

Le commissaire du gouvernement Galabert concluait cependant que "*le terrain du dommage de travaux publics (était) peut-être le terrain d'avenir de la responsabilité de la puissance publique en cas d'accident survenu sur les pistes de ski, mais il serait sans doute encore prématuré d'en faire le fondement d'une action en responsabilité*"<sup>34</sup>. Dans l'affaire Lafont, le requérant ne s'était pas placé sur le terrain du dommage de travaux publics, et à l'avenir, la juridiction administrative allait systématiquement considérer que les pistes de ski ne constituaient pas des ouvrages publics, et que la responsabilité de la commune ne pouvait être engagée sur ce fondement<sup>35</sup>. Le juge administratif estimait sans doute que cette solution "*serait tout à la fois trop avantageuse pour le skieur et trop limitative en dégageant la commune de toute responsabilité hors des pistes balisées*"<sup>36</sup>, dès lors que les pistes non aménagées ne peuvent être considérées comme des ouvrages publics<sup>37</sup>.

Dans l'affaire Lafont qui allait marquer le début de la jurisprudence concernant l'engagement de la responsabilité de la commune en matière d'accidents de ski, le requérant estimait que la commune de Val d'Isère avait commis une faute en ne fermant pas une piste menacée d'avalanches. L'avalanche s'étant effectivement produite, le requérant se plaçait sur le terrain de la responsabilité pour faute. Dès lors, le commissaire du gouvernement Galabert s'interrogeait sur le point de savoir si la requête mettait en cause le fonctionnement défectueux du service des pistes ou la carence de la commune dans le cadre de la police municipale<sup>38</sup>.

Il existe indéniablement un service public des pistes<sup>39</sup>, mais selon que ce service est géré directement par la commune, comme c'était le cas ici pour la commune de Val d'Isère, ou est concédé à un établissement public ou à une personne privée, la personne responsable au titre de la faute de service n'est pas la même. Cependant, et même s'il s'agit d'une personne privée, le service en cause est un service public administratif. Ce service est en effet fourni gratuitement aux usagers, puisque seules les remontées mécaniques sont payantes. Néanmoins, dans l'hypothèse où la responsabilité de la personne chargée de l'entretien des pistes serait engagée sur le fondement de la faute de service, seuls les accidents survenus sur les pistes aménagées pourraient être indemnisés. Le commissaire du gouvernement Galabert estimait qu'il était possible d'engager la responsabilité de la commune de Val d'Isère sur le

<sup>33</sup>Concl. Braibant sur CE, S., 23 Janvier 1959, Commune d'Huez, *prec.*, *A.J.D.A.* 1959, II, p. 65. Cette idée est confirmée par la jurisprudence du Conseil d'Etat qui voit, plus généralement, dans la prise en charge des activités sportives par les fédérations sportives une mission de service public (CE, S., 22 Novembre 1974, Fédération des industries françaises d'articles de sport, *R.* 577, Concl. Théry, *A.J.D.A.* 1975, p. 19, Chr. Franc et Boyon, *R.D.P.* 1975, p. 1109, Note M. Waline, *D.* 1975, p. 739, Note J.-F. Lachaume, *J.C.P.* 1975, II, n° 2724, Note J.-Y. Plouvin).

<sup>34</sup>Concl. Galabert sur CE, S. 28 avril 1967, Lafont, *prec.*, *D.* 1967, p. 435.

<sup>35</sup>CE, S., 12 Décembre 1986, Rebora c/ Commune de Bourg-Saint-Maurice, *R.A.* 1987, p. 35, Note Ph. Terneyre, *A.J.D.A.* 1987, p. 354, Concl. J.-C. Bonichot, *P.A.* 6 Mars 1987, p. 4, Note F. Moderne, *C.J.E.G.* 1987, p. 601, Concl. J.-C. Bonichot; v. également : CAA Lyon, 16 Février 1989, Bui Van Tan, n° 89-LY-00108; CAA Lyon, 8 Avril 1992, Latour, n° 91-LY-00152.

<sup>36</sup>D. Broussole, Note sur CE, 12 mai 1978, Consorts Lesigne, *D.* 1979, p. 608 et suiv., v. p. 609.

<sup>37</sup> Si le Conseil d'Etat s'est toujours refusé expressément à adopter une telle qualification, il a néanmoins considéré qu'un tunnel situé sur une piste de ski (CE, 27 Juin 1986, Grospiron c/ Commune de Val d'Isère, n° 48-391, *D.* 1987, p. 113, Note M. Excoffier), ainsi qu'un poteau soutenant un filet de protection (CE, 13 Février 1987, Vieville, *R.* 60, *P.A.* 6 Mars 1987, p. 4, Note F. Moderne) constituaient des ouvrages publics.

<sup>38</sup>Concl. Galabert sur CE, S., 28 Avril 1967, Lafont, *prec.*

<sup>39</sup>V. : CE, S., 23 Janvier 1959, Commune d'Huez, *prec.*



fondement du défaut de fonctionnement du service public<sup>40</sup>. Il craignait cependant qu'une telle solution donne aux stations de sports d'hiver le sentiment qu'il leur suffirait de ne pas gérer directement de tels services pour ne pas voir leur responsabilité engagée en cas d'accident. "*Ce serait de leur part une erreur de le croire puisque les mêmes obligations et le cas échéant la même responsabilité pèseraient sur elles de toutes façons au titre de la police municipale*"<sup>41</sup>.

En vertu de l'article 97 de l'ancien Code de l'administration communale et des articles L. 2212-1 et 2212-2 de l'actuel Code des collectivités territoriales, la commune a soin d'assurer le bon ordre, la sûreté et la salubrité publiques. Dès lors, la responsabilité de la commune peut en tout état de cause être engagée sur le terrain de la faute dans l'exercice de ses pouvoirs de police, que le service des pistes soit organisé par cette dernière ou concédé à un établissement public ou à une personne privée<sup>42</sup>.

Le Conseil d'Etat dans son arrêt Lafont a retenu pour la première fois la responsabilité de la commune en matière d'accidents de ski, mais il n'a pas tranché entre les deux fondements de responsabilité que lui proposait le commissaire du gouvernement Galabert : "*l'accident survenu au sieur Lafont, renversé par une avalanche sur la piste, est imputable au fonctionnement défectueux du «service des pistes» que le conseil municipal de Val d'Isère avait décidé d'«assumer directement» et de la police exercée par le maire au titre de l'article 97 de la loi municipale; que la faute ainsi commise était de nature à engager, dans les circonstances de l'espèce, la responsabilité de la commune*"<sup>43</sup>. Cependant, en 1971 dans un arrêt Commune de Mont-de-Lans, le juge se fonde expressément sur l'article 97 du Code de l'administration communale pour considérer que "*eu égard au danger exceptionnel que présente la proximité d'une dénivellation profonde et abrupte, le maire, en ne prenant pas, notamment par une signalisation appropriée, les dispositions convenables pour assurer la sécurité des skieurs, a commis une faute de nature à engager la responsabilité de la commune de Mont-de-Lans*"<sup>44</sup>. Le fondement de la responsabilité de la commune était désormais fixé par la jurisprudence sur le terrain de la faute de police, et consistait en un défaut de signalisation des dangers. Il ne restait plus au juge qu'à déterminer de façon définitive le régime de la responsabilité de la commune en matière d'accidents de ski.

## II. LE REGIME DE LA RESPONSABILITE DE LA COMMUNE

La question du régime de la responsabilité de la commune s'articule autour de deux problèmes : l'exigence d'une faute (A), et les causes d'exonération de cette responsabilité (B).

### A. L'EXIGENCE D'UNE FAUTE

Dans l'arrêt Lafont le Conseil d'Etat a engagé la responsabilité de la commune de Val d'Isère sur la base d'une faute simple. Cette solution ne permettait pas de saisir très

<sup>40</sup>Suivant par là la décision dans laquelle le Conseil d'Etat avait retenu la responsabilité d'une commune en ce qui concerne la noyade d'un enfant dans une piscine municipale sur le terrain du défaut de fonctionnement du service public de surveillance de la piscine (CE, S., 14 juin 1963, Epoux Hebert, D. 1964, p. 326, Note C. Lalumière).

<sup>41</sup>Concl. Galabert sur CE, S., 28 Avril 1967, Lafont, *prec.*

<sup>42</sup>Ainsi, dans le cadre d'une noyade survenue sur une plage, le Conseil d'Etat a-t-il estimé que la concession à un particulier du service des bains ne sauraient "*dégager (la commune) de la responsabilité qu'elle peut encourir (...) du fait de l'existence d'une faute provenant de l'insuffisance des mesures prescrites pour la prévention des accidents et le sauvetage des victimes ou du fait de l'existence d'une faute lourde commise dans l'exécution desdites mesures*", puisque le pouvoir de police ne se concède pas (CE, S., 23 Mai 1958, Consorts Amoudruz, R. 301).

<sup>43</sup>CE, S., 28 Avril 1967, Lafont, *prec.*

<sup>44</sup>CE, 22 Décembre 1971, Commune de Mont-de-Lans, R. 789, J.C.P. 1973, II, n° 17289, Note W. Rabinovitch, R.D.P. 1972, p. 1251, Note M. Waline; appel du jugement du TA de Grenoble, 21 Janvier 1970, Duclos c/ Commune de Venosc, G.P. 1971, p. 97, Note W. Rabinovitch.

précisément l'intention des juges dans la mesure où ces derniers se sont placés à la fois sur le terrain de la faute de service et de la faute de police, si bien que les annotateurs de cet arrêt ont pu légitimement se demander si le Conseil d'Etat marquait ici sa volonté d'abandonner l'exigence de la faute lourde en matière de police. La réponse à cette question allait être fournie par la jurisprudence ultérieure, qui ne reprend pas la distinction traditionnellement adoptée à cette époque en matière de police entre les activités de réglementation et les activités matérielles, ou bien même la distinction plus récente opérée entre les activités délicates à mettre en œuvre et les activités qui posent moins de difficultés.

En réalité, au fil des arrêts, le juge administratif allait consacrer à mots couverts une dualité dans l'exigence de la faute nécessaire pour engager la responsabilité de la commune en vertu du pouvoir de police du maire. Le juge allait en effet se contenter d'une faute simple en ce qui concerne les accidents survenus sur les pistes balisées, alors qu'il allait exiger une faute lourde pour indemniser les victimes d'un accident qui s'étaient aventurées sur des pistes non balisées. Cette dualité dans l'exigence de la faute implique que le domaine skiable de la station soit préalablement défini (1), afin que les obligations de la commune en matière de signalisation des dangers puissent être déterminées de façon précise (2).

### 1. La délicate définition du domaine skiable

La délimitation du domaine skiable d'une station de sports d'hiver a tout d'abord pour objet de distinguer le ski sur piste de ce qu'il est convenu d'appeler le «ski hors piste». L'intérêt de cette distinction est évidemment de déterminer les lieux par rapport auxquels le maire a l'obligation de veiller à la sécurité des skieurs en vertu de son pouvoir de police. Il est en effet admis que les skieurs qui pratiquent ce sport en dehors des limites de la station "*en tout autre lieu ou (leur) fantaisie peut les entraîner*"<sup>45</sup> le font à leurs risques et périls, le maire n'ayant pas à signaler les dangers inhérents à ce type de pratique. Cependant, l'expression «ski hors piste» peut également s'appliquer à la pratique de ce sport à l'intérieur des limites de la station, mais en dehors de son domaine skiable. Il convient donc de déterminer avec précision ce qu'il faut entendre par «domaine skiable», ainsi que les moyens de le délimiter.

Les arrêtés municipaux types pris depuis Décembre 1963 renvoient à "*la sécurité sur les pistes de ski*", et le décret n° 68-61031 du 14 Novembre 1968 portant règlement d'administration publique sur le régime des stations de sports d'hiver et d'alpinisme évoquait à propos des stations classées l'inventaire et la protection des "*pistes, parcours et terrains d'exercice*". L'article 49 de la loi «Montagne» du 9 Janvier 1985 consacre quant à lui l'expression «domaine skiable» en insérant dans le Code de l'urbanisme une chapitre intitulé "*remontées mécaniques et aménagement du domaine skiable*". Cependant, si "*le domaine skiable devient une réalité juridique, (...), cette considération laisse intact le problème de sa définition*"<sup>46</sup>. D'après Jean-Pierre Marty, ne peuvent être considérées comme faisant partie du domaine skiable de la station que les pistes accessibles à partir des remontées mécaniques. Cependant, toutes les pistes accessibles à partir des remontées mécaniques ne font pas partie de ce domaine. Dès lors, un des moyens d'identifier la véritable piste de ski serait la possibilité "*au terme de la descente d'accéder à des remontées mécaniques permettant de revenir à la station*"<sup>47</sup>. Ne seraient donc considérées comme faisant partie du domaine skiable de la station, et donc comme de véritables pistes de ski, que les pistes desservies par les remontées mécaniques, de telle sorte que les skieurs les empruntant ne puissent qu'aboutir à la station, point de départ et d'arrivée de leur périple. Dès lors en théorie, la responsabilité de la commune ne pourrait être engagée que si un accident survient sur ces pistes de ski.

<sup>45</sup>Toulouse, 18 Juin 1965, *prec.*; pourvoi rejeté par Cass., civ. II, 21 Juin 1967, *prec.*

<sup>46</sup>*Ibidem.*

<sup>47</sup>*Ibidem*

Cependant, nombre de descentes non balisées s'insèrent parfois très harmonieusement dans ce parcours «officiel», et sans que rien ne les distingue particulièrement des pistes faisant partie du domaine skiable de la station. Il arrive ainsi que le skieur ait le choix entre une piste de ski balisée à forte déclivité et une piste non balisée dont la pente peut lui paraître moins abrupte, alors même que les deux descentes aboutissent au même point. Le juge administratif a donc pris le parti de considérer la réalité de la pratique du ski, et de ne pas limiter l'obligation de sécurité mise à la charge de la commune aux seules pistes balisées. Dans un jugement en date du 21 Janvier 1970, le Tribunal Administratif de Grenoble a en effet considéré que les obligations qui incombent au maire d'une commune sur le territoire de laquelle est aménagée une station de sports d'hiver ne sont pas limitées aux pistes, telles que définies par un arrêté municipal type, mais s'inscrivent dans le cadre général de ses pouvoirs de police, lorsque la sécurité l'exige<sup>48</sup>. Si la commune n'a pas l'obligation d'aménager l'ensemble du domaine skiable de la station, le Tribunal Administratif a cependant reconnu la responsabilité de la commune, qui n'avait pas signalé et balisé un parcours situé entre deux arrivées d'engins de remontées mécaniques, très fréquenté par les usagers, et particulièrement dangereux, dans la mesure où il longeait une combe abrupte et profonde. Bien que ce parcours ne puisse être considéré comme une piste au sens de l'arrêté municipal type, le maire devait donc veiller à signaler cette dénivellation profonde et abrupte. Le parcours sur lequel s'était engagé le skieur n'était peut être pas une piste de ski, mais il avait l'apparence d'une piste de ski. Le Conseil d'Etat confirma cette interprétation de l'obligation de sécurité dans un arrêt de principe<sup>49</sup>, abandonnant ainsi la solution jurisprudentielle traditionnellement défendue par les tribunaux de l'ordre judiciaire, selon laquelle il n'existe aucune obligation de sécurité en dehors des pistes balisées<sup>50</sup>.

---

<sup>48</sup>TA Grenoble, 21 Janvier 1970, Duclos c/ Commune de Venosc, *G.P.* 1971, 1, p. 97, Note W. Rabinovitch.

<sup>49</sup>CE, S., 22 Décembre 1971, Commune de Mont-de-Lans c/ Duclos, *prec.*

<sup>50</sup>Toulouse, 18 Juin 1965, *prec.*; Cass., civ. II, 21 Juin 1967, *prec.*; Cette décision du Conseil d'Etat fait application d'un courant jurisprudentiel de la haute juridiction administrative en matière de baignades dans les rivières et sur les bords de mer, selon lequel, même en dehors des emplacements de baignade spécialement aménagés à cet effet, les communes ont l'obligation de signaler "*les dangers excédant ceux contre lesquels les intéressés doivent personnellement, par leur prudence, se prémunir*". CE, 23 Mai 1958, Amoudruz, *prec.*; CE, 9 Février 1966, Commune du Touquet-Paris-Plage, *R.* 91; CE, 26 Février 1969, Gravier, *R.* 760; CE, 14 Juin 1969, Commune de Cournon d'Auvergne, *R.* 760, *J.C.P.* 1969, II, n° 16031; CE, 25 Septembre 1970, Commune de Batz, *D.* 1971, p. 55; CE, 5 Mars 1971, Le Fichant, *R.* 185. Le Conseil d'Etat a jugé de la même façon que le danger constitué par un amas de grillages enfouis sous la neige devait être signalé, alors même que cet obstacle n'était pas situé sur une piste de ski balisée mais sur un parcours habituellement emprunté par les skieurs entre le bas de la piste et la route, et alors qu'aucune signalisation ne leur permettait de savoir qu'il ne faisait pas partie de la piste et qu'il pouvait présenter un danger (CE, 12 Mai 1978, Consorts Lesigne, *R.* 725, *D.* 1979, p. 608, Note D. Broussolle, *G.P.* 1978, 2, p. 546, Note L. Richer). De même, en tolérant le passage habituel des skieurs dans une zone non balisée où se trouvait une clôture, dont la commune connaissait le danger en période de fonte des neiges, et en ne la signalant pas en amont de l'obstacle, le maire n'a pas pris les dispositions convenables pour assurer la sécurité des skieurs, et a commis une faute engageant la responsabilité de la commune (CE, 9 Novembre 1983, Melle Cousturier, *D.* 1985, IR, p. 92). D'une manière générale, le juge administratif reconnaît une obligation de sécurité à la charge de la commune impliquant la signalisation des dangers, dès lors que des parcours, qui ne sont pas considérés comme des pistes de ski, sont néanmoins empruntés par de nombreux skieurs, soit parce qu'ils se situent à proximité de plusieurs pistes (CE, 31 Octobre 1990, Commune de Val d'Isère c/ Mme de Germiny, n° 78-646, *G.P.* 1991, Pan. dr. Administratif, p. 53), soit parce qu'ils permettent de rejoindre facilement la station (CE, 27 Septembre 1991, Commune de Pralognan-La-vanoise c/ Epoux Montastruc, *G.P.* 1991, Pan. dr. administratif, p. 62; CAA Lyon, 31 Mai 1995, Commune de la Grave-La-Meije, n° 93-LY-00755). En revanche, le Conseil d'Etat a jugé que la responsabilité de la commune ne pouvait être engagée du fait de la chute d'un skieur dans une excavation non signalée située sur un parcours habituellement emprunté par les skieurs, dès l'instant où ce parcours se situait à l'intérieur d'une zone entièrement balisée par des marques signalant les limites des pistes voisines (CE, 21 Juillet 1989, Eric Bourdarot, n° 79-714).

Il convient donc de déduire de la jurisprudence du Conseil d'Etat le principe selon lequel l'obligation de sécurité mise à la charge de la commune s'exerce sur les pistes de ski, mais également sur les parcours qui ont l'apparence d'une piste de ski. En revanche, dès lors qu'un terrain est matériellement signalé comme n'étant pas une piste de ski, les skieurs s'y aventurent à leurs risques et périls. Cependant, la gravité de la faute susceptible d'engager la responsabilité de la commune peut varier selon les circonstances.

## 2. Les obligations de la commune en matière de police

Bien que le défaut de signalisation des dangers constitue une faute dans l'exercice d'une mission de police, le Conseil d'Etat a toujours retenu, et ce depuis l'arrêt Lafont<sup>51</sup>, la responsabilité de la commune en raison d'une faute simple. Dans l'arrêt Commune de Mont-de-Lans, le Conseil d'Etat semble ne pas faire de distinction dans l'exigence de la faute entre les accidents survenus sur piste et les accidents survenus sur les parcours qui ont l'apparence des pistes de ski<sup>52</sup>. Dans les deux cas, la faute simple semblait suffire pour engager la responsabilité de la commune. Cependant, le Conseil d'Etat allait peu à peu, et toujours implicitement, introduire une distinction entre les accidents survenus sur piste et les accidents survenus sur les «pseudo pistes», c'est à dire sur les parcours ayant l'apparence d'une piste de ski. Le juge administratif allait en effet consacrer une formule traditionnelle pour retenir la responsabilité de la commune en matière d'accidents de ski, selon laquelle le maire a l'obligation de signaler "*les dangers excédant ceux contre lesquels les intéressés doivent personnellement, par leur prudence, se prémunir*"<sup>53</sup>. Mais cette formule allait bientôt être réservée aux seuls dommages survenus sur les authentiques pistes de ski, alors que dans son arrêt Lesigne de 1978 concernant le défaut de signalisation d'un obstacle sur une piste non balisée mais empruntée par de nombreux skieurs, le Conseil d'Etat relevait le caractère «exceptionnel» du danger que constituait cet obstacle<sup>54</sup>. La distinction opérée par le Conseil d'Etat revient à réintroduire implicitement la distinction entre la faute simple et la faute lourde que le juge semblait avoir abandonnée<sup>55</sup>. On peut déduire de cette solution la double volonté de tenir compte de la liberté de cette activité de loisirs que constitue le ski, en étendant l'obligation de sécurité du maire aux pistes empruntées habituellement par les skieurs<sup>56</sup>, et de ne pas contraindre les autorités municipales à signaler tous les dangers que peuvent rencontrer les skieurs sur les pistes qui précisément n'ont pas été aménagées. On peut également déplorer, comme dans toutes les espèces où le juge utilise la notion de faute lourde, l'indétermination de cette notion. Une fois que l'on a dit que "*la faute lourde (était) une faute (...) plus grave que la*

<sup>51</sup>CE, S., 28 Avril 1967, Lafont, *prec.*

<sup>52</sup>CE, 22 Décembre 1971, Commune de Mont-de-Lans, *prec.*

<sup>53</sup>V. notamment : CE, 11 Mars 1973, Delle Roques, *D. 1974*, p. 81, Note W. Rabinovitch; CE, 9 Novembre 1983, Melle Cousturier, *prec.*; CE, 1er Février 1985, Commune de Vars c/ Mme Joly, n° 40-154; CAA Lyon, 21 Mars 1989, Commune de Lavessière c/ Consorts Lemahieu, n° 89-LY-00316, n° 89-LY-00355, n° 89-LY-00356; CE, 4 Mars 1991, Commune de Saint-Lary-Soulan c/ Mme Bordignon et autres, *prec.*; CAA Lyon, 16 Février 1994, M. Huttin, n° 92-LY-00829.

<sup>54</sup>CE, 12 Mai 1978, Lesigne, *prec.*

<sup>55</sup>V. D. Broussolle, Note sur CE, 112 Mai 1978, Lesigne, *prec.*, *D. 1979*, p. 608 et suiv., v. p. 611; Dans ce sens v. W. Rabinovitch, Note sur CE, 11 Juillet 1973, Delle Roques, *prec.*, *D. 1974*, p. 81 et suiv., v. p. 83. Le Conseil d'Etat a ainsi estimé qu'une importante dépression naturelle, située en dehors des pistes balisées mais se trouvant sur un parcours emprunté habituellement par les skieurs, constitue un danger exceptionnel, dès lors qu'il se situe "*à proximité de plusieurs pistes, dont certaines sont conseillées aux skieurs peu expérimentés*" (CE, 3 Octobre 1990, Commune de Val d'Isère c/ Mme de Germiny, *prec.*; dans le même sens : CAA Lyon, 31 Mai 1995, Commune de la Grave-La-Meije, *prec.* Le Conseil d'Etat évoque également le danger particulier que représente, à proximité d'une piste et sur un parcours qui ne constitue pas une piste aménagée, la présence d'un torrent dont les berges escarpées étaient difficilement discernables lorsqu'elles étaient recouvertes de neige : CE, 27 Septembre 1991, Commune de Pralognan-La-Vanoise c/ Epoux Montastruc, *prec.*

<sup>56</sup>V. L. Richer, Note sur CE, 12 Mai 1978, Lesigne, *prec.*, *G.P. 1978*, 2, p. 546 et suiv., v. p. 547.

*faute simple*<sup>57</sup>, ou que le danger exceptionnel était plus important que le danger excédant ceux contre lesquels l'intéressé doit personnellement, par sa prudence, se prémunir, la notion reste toujours aussi floue et semble ne relever que de l'appréciation souveraine des juges.

Le juge apprécie également le danger en fonction des circonstances. Ainsi, a-t-il jugé que des rochers et du verglas ne constituaient pas des dangers excédant ceux contre lesquels les intéressés peuvent personnellement se prémunir, dès lors qu'on rencontre ce type d'obstacle sur une piste noire, réservée aux très bons skieurs<sup>58</sup>, pas plus que des plis de terrain ou un trou sur une piste rouge<sup>59</sup>. Cette jurisprudence du Conseil d'Etat semble marquer la volonté du juge de se montrer encore une fois réaliste par rapport à la pratique du ski. Il est en effet évident que les skieurs s'engageant sur des pistes de ski difficiles recherchent des sensations fortes. Le danger faisant partie du plaisir qu'ils trouvent à emprunter de telles descentes, il n'y aurait donc aucun sens à obliger les communes à débarrasser ces pistes de tous les obstacles naturels qui contribuent à les rendre particulièrement attrayantes.

Si ces solutions jurisprudentielles apparaissent raisonnables, dans la mesure où elles tiennent compte des circonstances atmosphériques, de la difficulté de la piste et de la configuration des lieux, le juge administratif a cependant rendu des décisions qui ne laissent pas de surprendre. Ainsi, a-t-il été jugé que la présence dissimulée sous la couche de neige d'une plaque rocheuse sur laquelle un skieur avait buté était un obstacle fréquent en haute montagne contre lequel les intéressés doivent normalement se prémunir<sup>60</sup>. Il est évident que les services de sécurité ne peuvent enlever tous les rochers qui parsèment les pistes de ski, mais il serait intéressant de savoir comment le juge administratif estime que l'on peut se prémunir contre un obstacle dissimulé sous une épaisse couche de neige. De même, le Conseil d'Etat a jugé que des banquettes de neige accumulées par des engins de damage constituaient une signalisation suffisante pour marquer le dédoublement d'une piste<sup>61</sup>. Il convient cependant de remarquer que cette signalisation résultait accidentellement du passage des engins de damage, et qu'elle se situait sur une piste réservée aux débutants<sup>62</sup>. Il semble que dans ces affaires le juge administratif ne se soit pas montré particulièrement exigeant dans l'appréciation des obligations incombant au maire en vertu de son pouvoir de police. Mais c'est dans l'appréciation des causes d'exonération de la responsabilité de la commune que le juge a produit les décisions les plus déconcertantes.

## B. LES CAUSES D'EXONERATION

En matière de responsabilité administrative, le juge retient traditionnellement quatre types de circonstances pouvant exonérer, ou du moins atténuer la responsabilité de la personne

<sup>57</sup>R. Chapus, *Droit administratif général*, t. 1, Montchrestien, Paris, 10ème éd, 1996, n° 1261, p. 1188.

<sup>58</sup>CAA Lyon, 16 Février 1989, Mme Bui Van Tan, *prec.*

<sup>59</sup>CAA Lyon, 16 Février 1994, Huttin, *prec.*; CAA Lyon, 21 Mars 1989, Commune de Lavessière c/ Consorts Lemahieu, *prec.* En revanche, le Conseil d'Etat a considéré qu'étant donné le risque de verglas généralisé à l'ensemble de la station signalé par les services météorologiques, les services de sécurité de la station ont commis une faute en ne fermant pas une piste sur laquelle de nombreux accidents particulièrement graves se sont produits, alors même qu'il avait été décidé de fermer la piste litigieuse à la suite d'un accident mortel survenu auparavant à un autre endroit de la station. Dans cette espèce, le juge a estimé que le verglas ne constituait pas un danger contre lequel les skieurs pouvaient personnellement se prémunir, même s'il s'agissait d'une piste classée difficile (CE, 4 Mars 1991, Saint-Lary-Soulan c/ Mme Bordignon et autres, *prec.*). De même, le maire de La Clusaz a commis une faute en n'interdisant pas l'accès à une piste de compétition de kilomètre lancé se trouvant à proximité des pistes balisées et mise à la disposition d'une entreprise privée pour des essais de matériel (CAA Lyon, 3 Novembre 1993, Dupont, n° 92-LY-00460).

<sup>60</sup>CE, 12 Décembre 1986, Rébora c/ Commune de Bourg-Saint-Maurice, *prec.*

<sup>61</sup>CE, 11 Juillet 1973, Delle Roque, *prec.*

<sup>62</sup>V. dans ce sens la note de W. Rabinovitch, *D. 1974*, p. 81.

publique. Nous n'étudierons pas ici le cas fortuit, dans la mesure où cette cause d'exonération n'a pas eu l'occasion de se présenter en matière d'accidents de ski, mais nous nous intéresserons à la faute de la victime (1), à la faute d'un tiers (2), ainsi qu'au cas de force majeure (3).

### 1. La faute de la victime

Le fait que la victime soit un habitué de la station et connaisse les lieux atténue en partie la responsabilité de la commune, dans la mesure où la victime ne pouvait ignorer le danger qui n'a pas été signalé<sup>63</sup>.

Le juge administratif a également considéré que la victime d'un accident de ski, qui était tombée dans l'excavation formée par le lit d'un torrent incomplètement remblayé, avait commis une imprudence susceptible d'atténuer la responsabilité de la commune, en s'engageant sur une piste bleue alors qu'il était un skieur débutant<sup>64</sup>. Remarquons néanmoins que les pistes bleues ne sont pas davantage réservées aux skieurs expérimentés.

Le Conseil d'Etat a estimé que la présence d'une barrière en bordure d'une piste constituait un danger qui aurait dû être supprimé ou signalé. Néanmoins, il reconnaît également que la victime a commis «une imprudence fautive», puisqu'elle a fait une première chute sans gravité en amont de l'obstacle et qu'elle s'est relevée sans s'assurer du contrôle de la direction de ses skis, si bien qu'elle s'est dirigée vers la barrière en question dans une position déséquilibrée qu'elle n'a pu maîtriser. Le Conseil d'Etat a donc laissé à la charge de la victime, qui a perdu son œil gauche à la suite de l'accident, un tiers des conséquences dommageables de l'accident<sup>65</sup>. Cette solution semble être extrêmement sévère, dans la mesure où la barrière que la victime a heurtée était placée en bordure de la piste et était constituée de piquets de bois pointus dont seules les extrémités émergeaient de la neige. Ce que le Conseil d'Etat appelle une «imprudence fautive» peut tout au plus être qualifiée de «simple maladresse», probablement dûe au fait que le skieur, victime d'une première chute en amont a voulu se relever précipitamment de façon à ne pas encombrer abusivement la piste<sup>66</sup>, et n'enlève rien au fait qu'un obstacle aussi dangereux n'avait rien à faire en bordure d'une piste de ski.

De la même façon, la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux a produit une solution tout à fait discutable en estimant que la victime aurait dû prévoir le rétrécissement de la partie skiable d'une piste en raison de l'insuffisance de l'enneigement, et aurait dû éviter cet obstacle, puisque les autres skieurs le franchissaient sans encombre<sup>67</sup>.

Si l'imprudence qui consiste à dévaler une piste de ski à une vitesse inconsidérée doit évidemment être sanctionnée par le juge, il ne faut pas perdre de vue que les maladroites, les chutes, et le déséquilibre font partie des règles de ce sport, et qu'elles ne peuvent être opposées de façon aussi sévère aux victimes. Les pistes de ski sont ouvertes à tout le monde, aux skieurs confirmés comme aux débutants; seules certaines d'entre elles sont réservées aux très bons skieurs, et si un skieur non expérimenté ne s'aventure pas sur des pistes réputées difficiles, on ne peut lui reprocher que sa négligence, et non sa maladresse. On constate qu'en la matière, comme c'est le cas d'une manière plus générale dans le contentieux de la responsabilité administrative, le juge ne se contente pas de retenir la faute de la victime. Il estime également que le fait de la victime peut atténuer la responsabilité de l'administration, et il se réfère, comme bien souvent, à un comportement idéal. Le «skieur idéal» est un skieur qui ne tombe pas, qui ne s'aventure jamais sur une piste sans savoir à l'avance qu'il en surmontera

<sup>63</sup>TA Grenoble, 21 Octobre 1970, Duclos, *prec.*; CE, 9 Novembre 1983, Melle Cousturier, *prec.*; TA Grenoble, 4 Juillet 1973, Dujon et Hamadi c/ Commune des Contamines-Montjoie, *D. 1974*, p. 81, Note W. Rabinovitch.

<sup>64</sup>CE, 1 Février 1985, Commune de Vars c/ M. Joly, *prec.*

<sup>65</sup>CE, 9 Octobre 1987, M. Fossard c/ Ville d'Albepierre-Bredons, n° 73-533, n° 70-882.

<sup>66</sup>V. *supra* les règles élémentaires de prudence sur les pistes de ski.

<sup>67</sup>CAA Bordeaux, 2 Mai 1995, Commune des Eaux-Bonnes, n° 93-BX-01478.

toutes les embûches, qui maîtrise parfaitement toutes les situations. En outre, les solutions du juge sont parfaitement imprévisibles : dans certains cas, il saura se montrer indulgent ou tout simplement raisonnable, dans d'autres cas, il portera une appréciation extrêmement sévère à l'égard du comportement de la victime du dommage.

Plus choquantes encore sont les solutions du juge administratif qui consistent à admettre que la commune doit signaler les dangers exceptionnels sur les pistes non balisées mais habituellement empruntées par les skieurs, mais qui atténuent dans le même temps la responsabilité de la commune en raison de l'imprudence des victimes qui se sont engagées sur des pistes non balisées<sup>68</sup>. Il y a une certaine incohérence à reconnaître, d'une part, que certains parcours sont trompeurs et peuvent donner l'impression à ceux qui les empruntent qu'il s'agit de véritables pistes de ski, et d'autre part, à reprocher aux skieurs d'avoir commis une imprudence en s'aventurant sur ces parcours, ou du moins de n'avoir pas été suffisamment prudents dans la mesure où il s'engageaient sur des pistes non balisées. Soit ces parcours avaient l'apparence de pistes de ski, et on ne peut reprocher aux skieurs de les avoir empruntés, soit ces parcours n'ont pas l'apparence de pistes de ski, et dans ce cas, il n'y a aucune raison pour que la commune ait l'obligation de signaler les dangers.

---

<sup>68</sup>TA Grenoble, 21 Janvier 1970, Duclos, *prec.*; CAA Lyon, 31 Mai 1995, Commune de la Grave-la-Meije, *prec.* Ainsi, le maire a l'obligation de signaler une importante dépression naturelle sur un trajet hors piste, parce que celui-ci est emprunté par de nombreux skieurs à proximité de plusieurs pistes dont certaines sont conseillées aux skieurs débutants, mais le juge estime que la victime n'a pas fait preuve de la prudence qui s'imposait particulièrement à elle, alors qu'elle circulait en dehors des pistes balisées (CE, 31 Octobre 1990, Commune de val d'Isère c/ Dame de Germiny, *prec.*)

## 2. La faute d'un tiers

Outre le comportement de la victime, plusieurs fautes peuvent avoir concouru à la réalisation d'un dommage. Ainsi, le maire de la Clusaz est fautif, puisqu'il a omis d'interdire aux utilisateurs du domaine skiable communal l'accès à la piste de compétition du kilomètre lancé, qu'il avait réservée à une entreprise privée pour des essais de matériel; cependant, sa responsabilité est "*largement atténuée par la grave faute commise par le préposé de l'entreprise qui a tenté, par une geste inconsidéré, de barrer la route au skieur élané*"<sup>69</sup>. Le juge administratif a également considéré que le maire d'une commune avait commis une faute en omettant d'installer un filet de protection près d'un ravin, mais il a estimé que le dommage était également dû au skieur précédant la victime qui avait entraîné celle-ci dans sa chute, ainsi qu'au moniteur de ski encadrant le groupe dont elle faisait partie, et qui avait imprudemment amené ses élèves sur un remonte-pente trop difficile pour eux<sup>70</sup>. De même, si la commune a l'obligation d'exercer son pouvoir de police en signalant les dangers excédant ceux contre lesquels les intéressés doivent personnellement se prémunir, elle peut avoir concédé l'aménagement et l'entretien des pistes à une régie départementale. Or, il appartient à cette régie de veiller à débarrasser la piste des obstacles qui peuvent constituer des dangers. Dès lors, la responsabilité de la commune peut être atténuée par la faute de service commise par la régie<sup>71</sup>.

## 3. La force majeure

En ce qui concerne les accidents de ski, l'avalanche semble être le cas de force majeure le plus vraisemblable que pourrait retenir le juge. Pour avoir le caractère de la force majeure, un événement doit répondre à trois conditions : l'extériorité (par rapport au défendeur), l'irrésistibilité (par rapport à ses effets), et l'imprévisibilité (par rapport à sa survenance). Si les caractères extérieur et irrésistible de l'avalanche ne font évidemment aucun doute, il n'en est pas de même du caractère imprévisible. "*S'agissant d'événements naturels, ils doivent avoir été d'une violence exceptionnelle et pratiquement sans précédents*"<sup>72</sup> pour se voir reconnaître l'effet exonérateur de la responsabilité que revêt le cas de force majeure. Le juge administratif a toujours considéré, à l'instar du juge judiciaire<sup>73</sup>, que les avalanches ne pouvaient revêtir le caractère de la force majeure, dans la mesure où elles n'étaient pas imprévisibles<sup>74</sup>. Ainsi, pas plus les avalanches déferlant sur une piste de ski<sup>75</sup>, que celles déferlant sur une route de montagne<sup>76</sup>, ou sur des chalets<sup>77</sup> ne se sont vus reconnaître les caractères de la force majeure susceptible d'exonérer la personne publique de sa responsabilité. Les conditions

<sup>69</sup>CAA Lyon, 3 Novembre 1993, Dupont, *prec.*

<sup>70</sup>TA Clermont-Ferrand, 20 Novembre 1984, Melle Bailleul, n° 85-94.

<sup>71</sup>CE, 9 Octobre 1987, Fossard c/ Ville d'Albepierre-Bredons, *prec.*; CAA Bordeaux, 20 mai 1995, Commune des Eaux-Bonnes, *prec.*

<sup>72</sup>R. Chapus, *Droit administratif général*, t. 1, Montchrestien, Paris, 10ème éd., 1996, n° 1220.

<sup>73</sup>Cass., civ. I, 19 Novembre 1968, Société d'Assurances Mutuelles de la Seine et Club Méditerranée c/ Dame Angleurd, *J.C.P. 1969*, II, n° 15915, Note W. Rabinovitch, *Bull. civ.*, I, n° 286, p. 217, *D. 1969*, p. 165, *G.P. 1969*, 1, p. 135; v. dans ce sens : Tr. Corr. Grenoble, 29 Mars 1963, René Faure, *prec.*

<sup>74</sup>CE, 14 Mars 1986, Commune de Val d'Isère, *R. 711, A.J.D.A. 1986*, p. 300, Chr. Azibert et Fornacciari, *D. 1986*, IR, p. 463, *J.C.P. 1986*, n° 20670, Concl. B. Lasserre, Note F. Moderne, *P.A. 7 Mai 1986*, p. 9, Concl. B. Lasserre.

<sup>75</sup>CE, 28 Avril 1967, Lafont, *prec.*; CE, 10 Juillet 1981, Commune de Bagnères de Bigorre, *D. 1982*, IR, p. 58.

<sup>76</sup>CE, 11 Avril 1975, Département de la Haute-Savoie, *R. 230, A.J.D.A. 1975*, p. 528, Concl. Labetoulle, *J.C.P. 1976*, II, n° 18244, Note F. Moderne, *D. 1976*, p. 178, Note C. Horrut.

<sup>77</sup>TA Grenoble, 6 Juin 1973, Dame Bosvy et autres c/ Etat Français et Commune de Val d'Isère, *J.C.P. 1974*, II, n° 17658, Note W. Rabinovitch; TA Grenoble, 19 Juin 1974, Dame Bosny et autres c/ ministère de l'Équipement et Commune de Val d'Isère, *J.C.P. 1975*, II, n° 17956, Note F. Moderne, *A.J.D.A. 1975*, II, p. 194, Note F. Servoin.



météorologiques faisant naître un risque d'avalanches sont en effet connues : une importante chute de neige suivie d'un radoucissement de la température. Il est donc possible de prévoir de tels dangers, et de respecter les règles élémentaires de prudence qui s'imposent dans ce type de circonstances.

Il peut paraître abusif de mettre à la charge de petites communes de montagne l'indemnisation des victimes d'accidents de ski, d'autant que l'aménagement et l'entretien des pistes les obligent déjà à déboursier chaque année des sommes considérables<sup>78</sup>. Cependant, l'exploitation des stations de ski rapporte également aux communes des profits substantiels leur permettant sans difficulté d'améliorer les infrastructures du domaine skiable. En outre, l'appât du gain est parfois à l'origine de certains accidents : tel responsable aura négligé les consignes de sécurité des services météorologiques et maintenu l'accès à des pistes menacées d'avalanches, tel autre aura refusé de fermer des pistes totalement verglacées de peur de faire chuter la fréquentation de la station à la veille d'une fin de semaine prometteuse.

Le juge doit apprécier la part de responsabilité des uns et des autres, en tenant compte de la liberté de cette activité de plein air, du danger inhérent à ce type de pratiques, parfois accepté et recherché par les skieurs, et des obligations de sécurité qui incombent aux communes. D'autant qu'avec le développement de nouveaux sports de glisse, tels que le monoski, le fun-board, ou le surf des neiges, les organisateurs des stations de sports d'hiver sont confrontés à de nouveaux problèmes. Certaines stations ont d'ores et déjà réservé quelques pistes aux adeptes de ces nouvelles activités, et il est de plus en plus question de poster dans chaque station des agents chargés de veiller au respect des règles élémentaires de prudence, comme cela se fait depuis longtemps aux Etats-Unis.

Il reste à espérer que le développement du contentieux des accidents de ski saura dissuader les responsables des stations de se montrer négligeants et inciter les skieurs à d'avantage de prudence.

---

<sup>78</sup>De 1500 Francs à 4000 Francs par kilomètre de piste et par an, alors que la plus petite station exploite un domaine skiable d'au moins 15 kilomètres, et la plus prestigieuse n'entretient pas moins d'une cinquantaine de kilomètres de pistes.