

2265 Transports publics : responsabilités administrative et pénale

Étude rédigée par :

Gabriel THONNARD DU TEMPLE,

avocat à la Cour,
SCP Seban & Associés

Et :

Sonia KANOUN,

avocat à la Cour,
SCP Seban & Associés

La superposition de nombreux textes législatifs et réglementaires en matière de transports rend les règles de la responsabilité administrative et pénale complexes à maîtriser. La jurisprudence, tant administrative que pénale, fait une interprétation hautement évolutive de ces textes, compliquant leur application.

La responsabilité des autorités organisatrices de transports, des communes, du regroupement de communes, voire celle du maire ou des élus peut ainsi être engagée tant en cas de défaillance dans l'organisation du service de transports, de carence dans l'exercice du pouvoir de police du maire que de défaut d'entretien de la voirie. Sur le plan pénal, les élus peuvent également voir leur responsabilité engagée, notamment en cas de fautes non intentionnelles telles que homicides involontaires, atteintes involontaires à l'intégrité de la personne, voire mise en danger délibérée de la vie d'autrui.

1 - Les hypothèses de mise en cause des responsabilités administrative et pénale des collectivités territoriales, élus et agents locaux, au titre d'un accident de la circulation intervenus lors de l'exécution d'un service public de transports, sont diverses.

1. Transport et responsabilité : les aspects administratifs

A. - Un champ restreint

2 - Précisons en tout premier lieu, que la mise en cause de la responsabilité des collectivités publiques devant les juridictions administratives, du fait de dommages causés dans le cadre de l'exécution de services publics de transports, se rattache, pour l'essentiel, aux transports scolaires.

3 - En effet, l'article L. 1221-3 du Code des transports, qui reprend en substance les termes de l'ancien article 7 II de la LOTI¹, qualifie les services publics de transports exécutés en régie par les personnes publiques de « services publics industriels et commerciaux », impliquant nécessairement une qualification similaire de ces services

lorsque leur exécution est confiée à des opérateurs privés par voie de convention².

4 - Or, on sait que les litiges, notamment indemnitaires, opposant un service public industriel et commercial à ses usagers relèvent par principe de la compétence du juge judiciaire³. Au demeurant, les dispositions de la loi du 31 décembre 1957 attribuent compétence aux seuls tribunaux de l'ordre judiciaire pour « statuer sur toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature causés par un véhicule quelconque »⁴.

5 - Toutefois, le Tribunal des conflits qualifie de manière constante les transports scolaires de « service public administratif », justifiant ainsi la compétence du juge administratif pour en connaître⁵.

1. L. n° 82-1153, 30 janv. 1982, d'orientation des transports intérieurs.

2. D. Broussolle, *Transports routiers de personnes : JCl. Administratif*, Fasc. 275, § 17.

3. T. confl., 22 janv. 1921, *Société commerciale de l'Ouest Africain* : Rec. CE 1921, p. 91. – CE, 22 juill. 2009, n° 298470, C^o des bateaux-mouches : *JurisData* n° 2009-007904 ; Rec. CE 2009, tables ; JCP A 2009, act. 1047.

4. L. n° 57-1424, 31 déc. 1957 attribuant compétence aux tribunaux judiciaires pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigés contre une personne de droit public.

5. T. confl., 5 juill. 1982, n° 02231, *Dris.* – T. confl., 23 juin 2003, n° C3360, *Sté Gan Eurocourtagé*.

6 - Les juridictions administratives peuvent ainsi être amenées à se prononcer sur la responsabilité encourue par les collectivités publiques du fait, notamment, des accidents que les bousculades entre élèves à la sortie des établissements scolaires ou en descente de bus peuvent facilement générer.

B. - Des fondements de responsabilité multiples

7 - Les juridictions administratives saisies de recours indemnitaires, exercés tant par les familles de victimes d'accidents que par les sociétés d'assurances agissant dans le cadre d'actions récursoires, peuvent être amenées à retenir la responsabilité des personnes publiques sur plusieurs fondements distincts.

8 - L'autorité organisatrice des transports scolaires, tout d'abord, peut voir sa responsabilité engagée à raison des erreurs qu'elle aurait commises dans l'organisation du service, sur le fondement d'une faute simple. Le juge administratif met ainsi à la charge des collectivités publiques une obligation de garde et de surveillance des enfants pendant les transports et à la descente des véhicules⁶.

9 - Le Conseil d'État, se prononçant sur le cas d'un jeune garçon renversé par une voiture après être descendu d'un bus à un arrêt autre que celui de son école, avait ainsi relevé l'absence de dispositions prises par la commune chargée de l'organisation du service pour assurer la surveillance et la sécurité des enfants. Les conducteurs des bus n'avaient notamment reçu aucune consigne de contrôle des enfants et le Conseil d'État en avait ainsi conclu que l'accident était dû « à une organisation défectueuse du service public de ramassage scolaire »⁷.

10 - Les carences des collectivités publiques chargées de l'organisation du ramassage scolaire dans l'adoption de mesures de sécurité adéquates, et notamment de mesures de surveillance permettant d'éviter les accidents, constituent autant de fautes dans l'organisation du service pouvant engager leur responsabilité.⁸

11 - La cour administrative d'appel de Nantes avait encore retenu la responsabilité d'un syndicat intercommunal qui soutenait pourtant avoir donné instruction à la société de transports de mettre en place ses véhicules avant la sortie des enfants. La Cour lui a reproché toutefois de ne pas avoir fait le nécessaire pour assurer la surveillance des élèves avant l'arrivée des autobus aux points d'arrêts, en prévision de retards possibles des bus⁹.

12 - Le Conseil d'État s'est prononcé plus récemment sur le cas de deux fillettes renversées par un automobiliste après avoir été déposées en avance et sans surveillance à un arrêt, et a encore insisté sur l'obligation qui incombe aux autorités organisatrices d'assurer la sécurité et la surveillance des enfants. Ainsi, la circonstance que l'exécution du service aurait été confiée par convention à un exploitant privé n'exonère pas les collectivités publiques de cette obligation qui leur est propre. Il relève ensuite classiquement que « les dispositions nécessaires pour imposer à l'entreprise de transports des obligations appropriées pour leur surveillance et leur sécurité n'avaient pas été prises » et que « cette carence dans l'organisation du service de transports scolaires constituait une cause directe de l'accident concurremment avec la faute commise par ailleurs par le conducteur du véhicule qui a renversé les enfants ». Il retient alors la responsabilité conjointe des deux autorités organisatrices du service¹⁰.

13 - Les défaillances constatées dans l'organisation des services de transports scolaires ne constituent toutefois pas l'unique motif d'engagement de la responsabilité des collectivités publiques.

14 - Le juge administratif peut ainsi être amené à retenir la responsabilité d'une commune sur le territoire de laquelle est survenu un accident, en constatant la carence fautive du maire dans l'exercice de son pouvoir de police. L'adoption tardive de mesures de polices par un maire qui avait attendu la survenue d'un accident pour prendre les mesures de sécurité adéquates, engage ainsi la responsabilité de la commune¹¹.

15 - Un autre fondement de responsabilité paraît également pouvoir être invoqué s'il s'avère que le dommage résulte, pour une part au moins, d'un défaut d'entretien de la voirie. La doctrine administrative souligne ainsi que l'autorité gestionnaire de la voirie est « responsable de l'aménagement des aires de stationnement des cars de transports scolaires, de l'entretien des voies et de la signalétique adaptée à l'environnement des établissements »¹². La victime peut donc invoquer l'état défectueux de la voirie et la théorie du défaut d'entretien normal, qui équivaut alors à une présomption de responsabilité. Elle peut ainsi mettre en cause la responsabilité de la collectivité à qui incombe l'entretien de ladite voie, qu'il s'agisse d'une commune¹³, de l'État ou d'un département, dans le cas notamment d'un dommage survenu sur une route nationale ou départementale traversant une agglomération¹⁴, et dont l'entretien n'incombe donc pas à la commune.

C. - Le partage des responsabilités

16 - Enfin, le juge administratif n'hésite pas à opérer un partage des responsabilités en fonction des circonstances propres à chaque cas d'espèce. Les contentieux font en effet souvent apparaître plusieurs fautes distinctes mettant en cause tant les collectivités publiques, au titre de l'organisation du service public, du pouvoir de police du maire ou de la gestion de la voirie routière, que l'entreprise de transports, l'automobiliste ayant renversé l'enfant ou encore la victime elle-même.

17 - La violation d'une éventuelle obligation contractuelle de surveillance des élèves par le transporteur ou la responsabilité du transporteur établie par les juridictions judiciaires justifient ainsi, pour le juge administratif, que ne soit mise à la charge de l'autorité de police défaillante que la moitié du dommage causé¹⁵.

18 - De la même manière, la faute commise par le conducteur qui a renversé les victimes à leur descente du bus exonère pour moitié la responsabilité du département et de la commune¹⁶.

19 - La faute de la victime est également retenue par le juge administratif pour atténuer la responsabilité de la collectivité publique mise en cause. Celui-ci relève ainsi l'imprudence commise par un jeune garçon en traversant sans précaution une rue à sa descente du bus pour ne mettre à la charge de la commune que la moitié du préjudice¹⁷.

20 - En présence d'une faute du conducteur du bus et de la victime, le juge, en toute logique, ne met plus à la charge de la personne publique qu'un tiers du préjudice causé¹⁸.

6. CE, 4 juill. 1973, n° 85788, Charbonnier : Rec. CE 1973, tables p. 1108. – CE, 26 mai 1976, n° 94807, Époux Salabaros : Rec. CE 1976, p. 276.

7. CE, 26 mai 1976, préc.

8. CE, 24 mars 1978, Laporta : Rec. CE 1978, p. 159. – CE, 15 févr. 1981, n° 11391, Synd. intercomm. de ramassage scolaire de Condom : Rec. CE 1981, tables p. 645/901. – CE, 30 mai 1986, n° 39080, Époux Faix : JurisData n° 1986-605606 ; Rec. CE 1986, tables p. 710.

9. CAA Nantes, 19 oct. 1994, n° 93NT00001, SIVOM de Blangy-sur-Bresle.

10. CE, 30 déc. 2009, n° 306221, n° 306606 et n° 306683, Cne Merlevennes et a. : JurisData n° 2009-018993.

11. CE, 4 juill. 1980, n° 07353, Chevrier : Rec. CE 1980, p. 309.

12. Rép. min. n° 15114 : JO Sénat Q 12 avr. 2007, p. 783.

13. CE, 13 janv. 1989, n° 71884, Cne d'Hérouville-Saint-Clair.

14. CE, 14 avr. 1982, n° 16487, Coffin.

15. CE, 4 juill. 1980, préc.

16. CE, 30 nov. 2009, préc.

17. CE, 26 mai 1976, préc. – CE, 24 mars 1978, préc.

18. CE, 4 févr. 1980, préc. – CE, 25 févr. 1981, préc.

2. Transport et responsabilité : les aspects pénaux

21 - Évidemment exposés à l'engagement d'une responsabilité pénale au titre d'infractions volontaires en matière de transport, les élus et agents locaux peuvent également voir leur responsabilité pénale engagée au titre d'infractions involontaires, objets des développements ci-dessous.

22 - À ce titre, il est nécessaire de préciser préalablement les conditions d'engagement de la responsabilité pénale des élus et agents locaux au titre d'infractions involontaires (A) avant d'envisager les cas concrets d'engagement de cette responsabilité en matière de transport public (B).

A. - Les conditions d'engagement de la responsabilité pénale du maire et des élus locaux au titre d'infractions involontaires

23 - Aux termes des dispositions de l'article 121-3 du Code pénal modifiées par la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels, plusieurs cas de mise en œuvre de la responsabilité pénale des élus locaux en matière d'infractions non intentionnelles sont à distinguer :

– d'une part, « lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui » ;

– d'autre part, « il y a [...] délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits 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 » ;

– enfin, « les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ».

24 - Un élu local ou un agent public peut ainsi engager sa responsabilité pénale au titre d'une faute de mise en danger s'il crée, par ses agissements, un risque de dommage grave pour autrui. Il faut alors établir que l'agent avait conscience que ses actes étaient dangereux, c'est-à-dire susceptibles de causer un résultat dommageable, et qu'il a agi volontairement. Il n'est en revanche pas requis que celui-ci ait cherché la réalisation d'un dommage.

25 - L'élu local ou l'agent public peut aussi voir sa responsabilité pénale engagée au titre d'une faute involontaire qui sera la cause directe du dommage : c'est le principe de la causalité directe. Dans ce cas, une « faute simple d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement » suffira à engager la responsabilité pénale de l'élu ou agent public. Dans cette hypothèse, l'article L. 2123-34 du CGCT prévoit que « [...] le maire ou un élu municipal le suppléant ou ayant reçu une délégation ne peut être condamné sur le fondement du troisième alinéa de ce même article [C. pén., art. 121-3] pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de ses fonctions que s'il est établi qu'il n'a pas accompli les diligences normales compte tenu de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi lui confie. Le législateur ajoute que la commune est tenue d'accorder sa protection lorsque l'élu fait l'objet de pour-

suites pénales à l'occasion de faits non intentionnels qui n'ont pas le caractère de fautes détachables de ses fonctions¹⁹.

26 - Un élu ou agent peut enfin engager sa responsabilité pénale au titre d'une infraction involontaire si, n'ayant pas participé matériellement au délit, il a commis une faute qui a concouru à la réalisation du dommage ou n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter : c'est le principe de la causalité indirecte. Dans ce cas, le juge pénal devra caractériser la commission, par l'élu ou l'agent public, d'une faute consistant dans la violation « manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement » ou d'une « faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer ».

27 - Une circulaire du 11 octobre 2000 est venue préciser la notion de causalité indirecte en indiquant que « la définition de la causalité indirecte est particulièrement large et permet de considérer qu'en pratique il n'y aura causalité directe que lorsque la personne en cause soit elle-même frappé ou heurté la victime, soit aura initié ou contrôlé le mouvement d'un objet qui aura heurté ou frappé la victime »²⁰.

28 - De nombreux exemples de cas dans lesquels un élu est auteur indirect peuvent être donnés : le maire qui ne fait pas respecter, dans un dancing, la réglementation relative à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements publics, alors qu'un incendie mortel a ultérieurement lieu dans la salle de danse²¹ ; le maire qui n'ordonne pas la fermeture d'une piste de ski avant qu'une avalanche prévisible n'ensevelisse deux skieurs²² ; le maire qui ne prend pas les précautions nécessaires pour assurer la sécurité des personnes, entraînant le décès d'un élève causé par la chute d'une cage de but²³.

29 - Cette faute non intentionnelle peut présenter deux formes selon qu'il existe ou non une règle écrite imposant la norme de conduite : le législateur vise, par exemple, l'imprudence et la négligence mais aussi le manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

30 - Enfin, l'élu peut s'exonérer de cette responsabilité pénale en rapportant la preuve qu'il a accompli les diligences normales compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

31 - En matière de transport public, il existe de nombreux exemples concrets d'engagement de la responsabilité pénale d'un élu ou d'un agent local au titre d'infractions involontaires.

B. - Les infractions pénales involontaires pouvant être imputées au maire et aux élus locaux en matière de transport public

32 - Les hypothèses dans lesquelles un élu ou un agent public peut être impliqué dans un accident de la circulation sont nombreuses et ne se limitent pas à celles dans lesquelles ils sont au volant d'un véhicule. Le juge pénal fait application de la notion d'infraction involontaire aux élus et agents publics, en matière de transport, notamment en cas de risques causés à autrui²⁴, d'homicides involontaires²⁵ ou d'atteintes involontaires à l'intégrité de la personne²⁶.

19. CGCT, art. L. 2123-34, al. 2 et 3.

20. Circ. crim. 2000-09 F1/11-10-2000, NOR : JUSD0030175C : BOMJ n° 80, 1^{er} oct. – 31 déc. 2000.

21. Cass. crim., 14 mars 1974 : Bull. crim. 1974, n° 115 ; Gaz. Pal. 1974, I, p. 417.

22. CA Grenoble, 5 août 1992 : JurisData n° 1992-604572 ; JCP G 1992, II, 21959, note P. Sarraz-Bournet ; Rev. sc. crim. 1993, p. 103, obs. G. Levasseur.

23. Cass. crim., 26 sept. 1989 : Bull. crim. 1989, n° 328 ; Rev. sc. crim. 1990, p. 568, obs. G. Levasseur.

24. C. pénal, art. 223-1 et s.

25. C. pénal, art. 221-6 et s.

26. C. pénal, art. 222-19 et s.

33 - Les risques causés à autrui - Cette infraction permet de sanctionner celui qui expose directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par une faute de mise en danger correspondant à la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement.

34 - La doctrine classe la mise en danger délibérée parmi les fautes non intentionnelles au motif essentiel qu'elle correspond au « dol éventuel ». Cette notion reflète une forme particulière d'imprudence, parfois appelée « imprévoyance consciente », dans laquelle l'agent a la volonté et la conscience de commettre un fait susceptible d'avoir des conséquences dommageables mais ne souhaite pas la réalisation de celles-ci. L'individu a conscience du danger qu'il crée mais espère qu'il ne causera aucun dommage (V. R. Merle et A. Vitu, *op. cit.*, n° 604. – F. Desportes et F. Le Guehrec, *op. cit.*, n° 492. – J. Pradel, *op. et loc. cit.*)²⁷.

35 - Cette infraction a pu recevoir une application en matière de transport s'agissant du maire de Paris qui n'avait pas interdit, en avril 1994, la circulation automobile malgré un taux élevé de pollution atmosphérique. Ayant relevé que ni l'article 131-2 6° du Code des communes devenu l'article L. 2212-2 5° du Code général des collectivités territoriales, ni le décret du 13 mai 1974 relatif à la qualité de l'air dans les agglomérations, ne mettent à la charge du maire ou du préfet une obligation particulière de sécurité au sens de l'article 223-1 du Code pénal, la chambre d'accusation a confirmé l'ordonnance de refus d'informer rendue sur une plainte avec constitution de partie civile reprochant au maire et au préfet de police de Paris d'avoir exposé directement les personnes à un risque immédiat de mort ou de blessures en ne prenant pas de mesures suffisamment efficaces pour pallier les effets de la pollution atmosphérique²⁸.

36 - De façon moins caractéristique, la fonction de maire n'étant pas une composante majeure de l'infraction, la Cour de cassation a confirmé une décision des juges du fond reconnaissant un maire coupable de complicité du délit de mise en danger de la personne d'autrui pour avoir, en des termes clairs, ordonné à son chauffeur de passer une intersection malgré le feu de signalisation rouge²⁹.

37 - L'homicide involontaire - Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende. En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 € d'amende.

38 - La responsabilité pénale des élus ou agents publics, dans le cadre du transport, a pu être retenue sur ce fondement. La Cour de cassation a ainsi approuvé les juges du fond d'avoir retenu la culpabilité du maire pour homicide involontaire. Après avoir quitté son emplacement de stationnement, un engin à chenille, tirant une dameuse dont la fraise rotative était en mouvement, a emprunté une piste de ski de fond perpendiculaire à une piste réservée à la pratique de la luge et a coupé la trajectoire d'un enfant de trois ans et demi ; l'enfant a percuté l'engin et est décédé. Les juges retiennent que le maire assurait seul la responsabilité de la sécurité de la station de ski gérée directement par la commune et s'est limité, par un arrêté du 23 février 1973, à autoriser les engins de damage à accéder aux pistes de ski alpin, sans réglementer les conditions de leur circulation dans les autres lieux de

la station. Le maire n'a donc pas pris les mesures qui auraient permis d'éviter un accident prévisible et a commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer³⁰.

39 - L'atteinte involontaire à l'intégrité physique de la personne - Cette infraction réprime le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3 du Code pénal, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois ou une incapacité temporaire totale de travail inférieure ou égale à trois mois par un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements.

40 - Sur ce fondement, un responsable des services techniques d'une ville s'est vu poursuivi du chef de blessures involontaires après qu'un motocycliste s'est plaint d'avoir chuté en raison du mauvais état de la chaussée recouverte de gravier. En l'espèce, le revêtement de la voie litigieuse était défectueux et un défaut de signalisation d'un chantier et de présence de gravier sur la chaussée était constaté. Ce chantier était confié à une entreprise privée, sous la maîtrise d'œuvre de la commune. Approuvés par les Juges du fond, le jugement entrepris relevait que « si la charge d'implanter une signalisation adéquate incombait au premier chef à l'entreprise chargée des travaux [...], le maître d'œuvre devait vérifier si cette implantation avait eu lieu et surtout si les panneaux nécessaires avaient été laissés sur les lieux ou devaient être remplacés pendant la période où l'entreprise avait suspendu les travaux avant réception ». Les Juges relevaient également que « l'absence de panneaux signalant le chantier [...], alors que la chaussée ayant un revêtement irrégulier et étant encombrée de gravillons et graviers était dangereuse pour les usagers, résulte d'une mauvaise coordination des travaux qui engage manifestement le maître d'œuvre ». Pour ces faits, le responsable des services techniques de la ville était condamné à une peine de 5 000 francs d'amende avec sursis, outre la condamnation au titre de l'action civile³¹.

41 - Dans une autre espèce, le fait de ne pas avoir pris de mesures propres à assurer la sécurité des spectateurs et participants lors d'une festivité de la commune était reproché à son maire. Or, en vertu des dispositions de l'article L. 2213-1 du CGCT, le maire exerce la police de la circulation à l'intérieur de l'agglomération. Il lui incombait donc de prévenir les accidents, au besoin après avoir sollicité l'avis ou le concours des services compétents pour déterminer et prendre les mesures nécessaires à la sécurité de la manifestation. Les juges du fond ont considéré, à l'instar des juges de première instance, que les limitations des moyens de sa commune n'empêchaient pas le maire de prescrire à la personne chargée d'ouvrir le défilé de marcher à une distance plus importante devant la fanfare, de faire précéder celle-ci d'un véhicule actionnant ses feux de détresse... de sorte que, « en s'abstenant en toute connaissance de cause de mettre en œuvre, pour assurer efficacement la protection des membres de la fanfare et des participants au défilé ainsi que des spectateurs de la manifestation, les mesures que ses fonctions, ses compétences, son pouvoir et ses moyens lui permettaient de prendre, le prévenu a manqué à l'obligation de prudence et de sécurité que lui imposaient les dispositions des articles L. 2211-1 et suivants du CGCT et qu'il a ainsi été l'auteur, au sens des dispositions de l'article 121-3 al. 4 du Code pénal, d'une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque de mort ou de blessures graves qu'il ne pouvait ignorer et qui a indirectement concouru à la réalisation de l'accident et des blessures subies par les victimes »³².

27. JCl. Pénal, Fasc. 20 : Élément moral de l'infraction.

28. Cass. crim., 25 juin 1996, n° 95-86.205, P-F : *JurisData* n° 1996-003705 ; *Bull. crim.* 1996, n° 274.

29. Cass. crim., 6 juin 2000, n° 99-85.937, P-F : *JurisData* n° 2000-003116 ; *Bull. crim.* 2000, n° 213.

30. Cass. crim., 18 mars 2003, n° 02-83.523 : *JurisData* n° 2003-018745 ; *Bull. crim.* 2003, n° 71.

31. CA Toulouse 19 juill. 2000, n° 00/00189.

32. CA Rouen 10 sept. 2003, n° 02/00782.

MOTS-CLÉS : *Services publics - Transports
Responsabilité - Transports publics
Responsabilité - Responsabilité pénale
Responsabilité - Responsabilité administrative*