



DOCUMENT 8

POINT JURIDIQUE RESPONSABILITES ACCOMPAGNEMENT D'ENFANTS DOMICILE – ECOLE

ADEME

10 janvier 2002

4 bis rue Albert Joly - 78000 VERSAILLES Tel. : 01 30 21 40 07 - Fax : 01 30 21 40 08

Courrier électronique : mjerphanion@targeting.fr

www.targeting.fr

SARL au Capital de 7.622,45 Euro RCS Versailles B 404 239 683 - APE 741 G - N° Organisme de Formation 11780669178

Point Juridique Accompagnement enfants domicile-école TARGETING Delphine Chatet-Camain / ADEME 2 –
10/01/2002

Dans le cadre de l'étude réalisée par TARGETING pour l'ADEME :

« Réduction de la dépose en voiture des écoliers - Déplacements Ecole-Domicile - Transfert vers la marche à pied Initiatives en France et à l'étranger - Evaluation des émissions et de la qualité de l'air » Marché 0003041, Juillet 2001, il est apparu nécessaire de faire un point sur le contexte juridique des modes alternatifs à la dépose automobile sur les trajets aller et retour du domicile vers l'école.

En effet, lors des entretiens conduits en France avec des collectivités locales, des associations, des écoles et des parents, la question a été systématiquement posée : *Quelle est la responsabilité des parties prenantes si des initiatives telles que le covoiturage des enfants vers l'école ou bien des autobus pédestres sont organisées ?*

Il s'agit bien ici de clarifier les responsabilités lors d'accompagnements d'enfants sur leurs trajets domicile-école.

Cette étude est réalisée par Delphine Chatet-Camain, juriste en droit public, spécialisée en droit de l'environnement, consultante de TARGETING. Enseignante et doctorante à l'Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne). Sujet de thèse : « Le droit de l'homme à respirer un air sain en milieu urbain ».

**Plan de déplacements d'école :
Cadre juridique et Responsabilités**

SOMMAIRE

Introduction.....	3
I. Responsabilité des personnes privées.....	4
A. Les conducteurs de véhicules.....	5
1. Les infractions.....	5
2. La réparation.....	5
B. Le parent non accompagnateur.....	6
1. La responsabilité civile.....	6
2. La réparation.....	6
C. Les accompagnateurs.....	7
1. Les infractions.....	7
2. La réparation.....	9
D. Les organisateurs.....	9
1. Les responsabilités.....	9
2. La réparation.....	9
II. Responsabilité des personnes publiques.....	10
A. Le Maire.....	10
B. La commune.....	11
1. L'entretien de la voirie.....	11
2. Le fonctionnement de l'autobus pédestre.....	11

Introduction

Les autorités organisatrices des transports ont désormais comme obligation d'intégrer au plan de déplacements urbains le développement de "l'usage de la bicyclette et la marche à pied"¹. Par ailleurs, toute réalisation ou rénovation de voie urbaine (autre qu'autoroute ou voie rapide) doit intégrer l'aménagement de pistes cyclables².

Dans un tel **contexte de promotion des modes alternatifs de transports**, les administrations locales ont donc tout intérêt à s'impliquer dans le développement des déplacements à vélo ou à pied. Les trajets domicile-école offrent à ce titre un terrain très favorable à **l'initiative publique**, la dépose des enfants en voiture représentant de plus en plus d'inconvénients en milieu urbain (problèmes d'encombrement, de sécurité des voies et de pollution générés par l'afflux de véhicules devant l'école).

Les initiatives privées (parents d'élèves regroupés ou non en association) peuvent constituer un cadre privilégié de prise en charge collective des enfants, comme le démontre le développement des crèches parentales à travers la France.

Dans quel cadre juridique pourront se mettre en place des projets d'accompagnement à l'école tels que l'autobus pédestre ? Quelles seront les **responsabilités** des différents acteurs ? Selon le degré d'implication des personnes publiques et privées, les régimes de responsabilité qui s'appliqueront **en cas de dommage** seront très différents.

¹ Art 14 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996.

² Art. 20 de la loi sur l'air.

Ces dispositions ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie.

RAPPEL :

La **responsabilité pénale** permet de punir l(es) auteur(s) d'une **infraction** alors que la **responsabilité civile** permet à la victime de percevoir des **dommages-intérêts** pour son préjudice.

Si après un procès pénal la victime demande réparation du dommage devant le juge judiciaire, le responsable sera le même que devant le juge répressif (selon l'adage "le civil suit le pénal").

Responsabilité pénale :

En France, la **responsabilité pénale** est aujourd'hui encourue tant par les **personnes physiques** que les **personnes morales** à l'exclusion de l'Etat (art.121-2, alinéa 1 du code pénal).

Cette extension de la responsabilité pénale intervient essentiellement pour tempérer la responsabilité des responsables locaux. Elle permet surtout aux victimes de préférer la mise en cause de la responsabilité d'une structure (association, collectivité) plutôt que la responsabilité individuelle des personnes, en vue d'une meilleure réparation.

Ex : Ce n'est donc plus seulement l'accompagnateur ou le maire, mais **l'association ou la commune** qui peut être tenue pénalement responsable pour une infraction commise dans le cadre d'un projet d'accompagnement domicile-école à pied ou à vélo.

Le législateur a toutefois précisé que "les **collectivités territoriales et leurs groupements** ne sont responsables pénalement que des infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de délégation de **service public**" (art. 121-2, alinéa 2).

Infractions principales :

délit d'imprudence, de négligence ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui. Ce délit peut être constitué par des atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité physique de la personne ou encore par la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence ;

homicide involontaire ;

délit de fuite.

Responsabilité civile

La responsabilité civile connaît deux régimes :

La responsabilité civile de l'administration, dite **responsabilité administrative**, mise en cause devant le juge administratif et résultant du droit prétorien (jurisprudence administrative). Son régime est particulier : nous verrons qu'elle n'intervient essentiellement que si l'administration n'a pas assumé ses obligations de **police** ou de **service public**.

La responsabilité civile des seules **personnes privées** prévue par le code civil et engagée devant le juge judiciaire de deux manières :

1) **En cas de faute** de l'accompagnateur ou du conducteur, c'est le régime de l'article 1382 du code civil qui s'applique³.

2) En cas de dommage provoqué par l'un des enfants, sans faute de l'accompagnateur, la responsabilité civile est celle du parent, en vertu de l'article 1384 du code civil⁴.

La généralisation des assurances permet aujourd'hui de couvrir très largement la responsabilité civile des personnes physiques et morales.

La principale difficulté est de distinguer la responsabilité civile classique des cas de responsabilité administrative et de savoir dans quel(s) cas la responsabilité pénale des administrations locales pourra être mise en cause.

Le régime juridique applicable dépend essentiellement du degré d'implication des différents acteurs :

³ L'article 1382 prévoit que "tout fait de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer".

⁴ Art 1384 CC : On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde".

I. Responsabilité des personnes privées

On peut raisonnablement penser qu'en milieu urbain les accidents survenant sur le trajet domicile-école impliqueront fréquemment la responsabilité des conducteurs de véhicules.

Par ailleurs, les parents des enfants sont toujours responsables du fait des dommages causés par leurs enfants.

Enfin, les responsabilités des personnes en charge du groupe d'enfants peuvent être engagées, qu'il s'agisse de personnes physiques (les parents accompagnateurs essentiellement) ou morales (la structure la plus adaptée à ce type d'initiative étant l'association loi 1901).

A - Les conducteurs de véhicules

Les obligations des **automobilistes** et autres conducteurs de véhicules, et notamment les cyclistes⁵, sont nombreuses et se sont récemment renforcées. Le non respect de ces obligations pourra entraîner leur **responsabilité pénale** en cas de dommage et donner lieu à la mise en cause de leur **responsabilité civile**.

1. Les infractions

- Code de la route

Depuis peu, le code de la route dispose que tout conducteur est tenu de s'arrêter dès lors que le piéton s'est engagé sur le passage protégé (art. R 415-11). Cette infraction est sévèrement punie (amende très élevée + retrait de 4 points + risque de suspension du permis).

Le conducteur peut également être sévèrement puni si l'accident qui l'implique avec le groupe d'enfants résulte d'un excès de vitesse, d'un taux d'alcool trop élevé dans le sang ou du non respect des règles de signalisation.

* Pour la Nouvelle-Calédonie, ce sont les dispositions suivantes du code la route qui s'appliquent. Article R 208-1 du code de la route de Nouvelle-Calédonie dispose : Les conducteurs sont tenus de céder le passage aux piétons engagés dans les conditions prévues par les articles R.207 à R.207/3.

Ils doivent prendre toutes dispositions à cet effet. Il en est notamment ainsi lorsque les véhicules venant d'une autre voie tournent pour s'engager sur la voie où se trouve le passage pour piétons.

Article R 207 :

Les piétons ne doivent traverser la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger immédiat, en tenant compte notamment de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Article R207-3 : Lorsque la chaussée est divisée en plusieurs parties par un ou plusieurs refuges ou terre-pleins, les piétons parvenus à l'un de ceux-ci ne doivent s'engager sur la partie suivante de la chaussée qu'en respectant les règles prévues par les articles qui précèdent.

- Code pénal

Les automobilistes peuvent engager leur responsabilité pénale si le non respect des prescriptions du code de la route engendre des préjudices graves (atteinte à l'intégrité physique ou à la vie des enfants/ des accompagnateurs), sur le fondement du délit d'imprudance ou de

mise en danger délibérée de la personne d'autrui, du délit de fuite voire de l'homicide involontaire.

2. La réparation

□ Au vu des nombreuses règles qui régissent la conduite d'un véhicule, **l'assurance automobile est obligatoire**⁶ et doit permettre de couvrir la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, ainsi que la responsabilité civile des passagers.

En toute logique, cette assurance obligatoire couvre également les **accompagnateurs bénévoles**⁷ pour les dommages survenant dans le cadre du **covoiturage**.

Ex : si le conducteur ou l'un des enfants passagers est considéré comme responsable d'un dommage survenu lors d'un accompagnement en voiture, c'est l'assurance automobile du conducteur qui couvrira la réparation.

⁵ Ces derniers se voient en effet appliquer les mêmes règles de conduite que les conducteurs de véhicules à moteur car ils sont en principe tenus de circuler sur la chaussée. En vertu du fameux adage "nul n'est censé ignorer la loi", ils sont donc censés connaître les dispositions du code de la route qui s'imposent à eux comme tout autre conducteur, même s'ils n'ont pas de permis de conduire !

⁶ Articles L. 211-8 et s. du code des assurances.

⁷ L'assurance automobile visée par la loi Badinter ne couvre pas les déplacements accomplis à titre onéreux, tels que les trajets en taxis.

□ En cas de **délit de fuite** ou si le conducteur responsable du dommage est identifié mais **pas assuré**, on peut prévoir une intervention du **fonds de garantie automobile**⁸.

⁸ Fonds de garantie contre les accidents de circulation et de chasse institué par la loi Badinter du 5 juillet 1985. Articles L421-1 et s. du code des assurances

B. Le parent non accompagnateur

1. La responsabilité civile

□ C'est toujours la responsabilité des **parents** qui s'applique pour les dommages commis par leurs enfants. Il s'agit d'une responsabilité **civile, sans faute**, fondée sur la notion de garde (art. 1384 CC).

Ex : responsabilité du parent de l'enfant qui a bousculé et blessé un camarade lors du trajet, l'accompagnateur n'ayant pu empêcher l'accident.

□ C'est parfois la responsabilité du parent non accompagnateur qui est mise en oeuvre si le dommage survient du fait d'une négligence de sa part.

Ex : l'enfant rate l'autobus pédestre et le parent négligent le laisse rejoindre seul le groupe. Tout dommage survenant alors relève de sa responsabilité civile.

2. La réparation

□ **L'assurance scolaire** permet non seulement de couvrir les dommages subis par l'enfant de l'assuré, mais également les dommages que l'enfant provoque. La version de base de toutes les assurances scolaires englobe aujourd'hui le trajet domicile-école, qu'il soit accompli à pied ou à vélo.

□ Par ailleurs, les parents sont en général titulaires d'une **assurance "responsabilité civile familiale"** qui couvre notamment les accidents susceptibles d'être provoqués par leur(s) enfant(s) en dehors de l'école.

Tout comme les communes et leurs groupements, les personnes de droit privé peuvent s'impliquer dans l'organisation de tels modes de déplacement domicile-école, qu'il s'agisse de personnes privées seules ou regroupées en association.
Il convient de distinguer les responsabilités des accompagnateurs de celles des organisateurs.

C. Les accompagnateurs

Si l'accompagnement à l'école des enfants est en grande majorité assuré par les parents d'élèves, il peut également relever de tiers, tels que des voisins bénévoles (retraités, femmes/hommes au foyer).

Les responsabilités assumées par chacun ne seront pas forcément les mêmes s'il s'agit de voisins s'aidant spontanément ou de membres d'une association.
En effet, les victimes peuvent préférer mettre en cause la **responsabilité de la personne morale**⁹, d'où l'intérêt pour les accompagnateurs de se regrouper en association.

De même, les accompagnateurs n'assumeront pas les mêmes responsabilités que le "conducteur". Ce dernier, chargé plus particulièrement de diriger le groupe sur le trajet domicile-école, assume en effet plus de responsabilités qu'un simple accompagnateur dont la surveillance est la principale mission.

Dans tous les cas, les responsabilités pénale et civile des accompagnateurs ne pourront être engagées **qu'en cas de faute commise au cours du trajet** (et non entre le domicile et l'arrêt) et ayant entraîné un **dommage grave**.

⁹ Voir D.

La faute résulte d'une infraction au code de la route et au code pénal.

1. Les infractions

Code de la route + code pénal :

□ **Les obligations des piétons** prévues par le code de la route sont beaucoup moins nombreuses que celles qui pèsent sur les automobilistes. Par ailleurs, en l'absence de dommage, le non respect de ces règles est seulement constitutif d'une contravention de la première classe ([voir article R 230 du code la route de la NC](#)). Sur le terrain de la responsabilité, il est donc préférable pour les parents d'effectuer le trajet domicile-école à pied plutôt qu'en voiture !

- La marche le long de la voie
Ex : interdiction pour les piétons d'**avancer au milieu de la route**. Ils doivent en principe marcher sur les trottoirs s'ils sont praticables (art. R 412-34 du code de la route, [en Nouvelle-Calédonie c'est l'article R 205 du code de la route de Nouvelle-Calédonie qui s'applique](#)) ou le long des bords de la chaussée (art. R 412-42 : le bord droit dans le sens de la marche pour les groupes ; [en NC, se référer à l'article R 208 du code de la route de la NC](#)).

[Article R 205 du code de la route de la NC](#) : Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser à l'exclusion de la chaussée.

[En l'absence de tels emplacements ou en cas d'impossibilité de les utiliser, les piétons ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger.\(...\)](#).

Article R 208 du code de la NC : Les prescriptions du présent paragraphe ne sont applicables ni aux troupes militaires ou forces de police en formation de marche, ni aux groupements organisés de piétons marchant en colonnes, tels que convois, processions. Ces formations et groupements sont astreints à ne pas comporter d'élément de colonne supérieure à 20 mètres, à se tenir sur la droite de la chaussée de manière à laisser libre sur la gauche la plus grande largeur possible de chaussée et, en tout cas, un espace suffisant pour permettre le passage d'un véhicule. Ils doivent également, s'ils comportent plusieurs éléments de colonne, laisser entre ces derniers un espace de 50 mètres.

Toute troupe ou tout détachement ou groupement de piétons marchant en colonnes ou éléments de colonne, et empruntant la chaussée doit être signalé, dès la tombée de la nuit, pendant la nuit, et de jour, lorsque les circonstances l'exigent, notamment par temps de brouillard, dans les conditions fixées par délibération

Pour mémoire, lorsqu'il ne s'agit pas de groupes, ce sont les dispositions de l'article R 206 du code de la route de la Nouvelle-Calédonie qui s'appliquent. Article R 206 : Lorsqu'ils ne peuvent utiliser que la chaussée, les piétons doivent circuler près de l'un de ses bords. Dans ce cas, ils doivent se tenir près du bord gauche de la chaussée, dans le sens de leur marche, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité et sauf circonstances particulières.

- La traversée de voie

Ex : interdiction de **traverser en dehors d'un passage-piéton**, alors qu'il y en a un à moins de 50 mètres (art. R 412-37, en NC c'est l'article R 207 du code de la route de Nouvelle-Calédonie qui édicte la même règle) ou de traverser à un carrefour alors que le **feu piéton est rouge** (art. 412-38, en NC, cette interdiction ressort de l'article R 207-1 du code de la route de Nouvelle-Calédonie).

□ **Les obligations des cyclistes** au regard du code de la route sont :

- celles de tout conducteur de véhicule puisque les cyclistes sont tenus de circuler sur la chaussée, à quelques rares exceptions près¹⁰. Les dispositions auxquelles les accompagnateurs sont soumis à vélo sont les mêmes que s'ils accompagnaient leurs enfants en voiture (voir A) sur les dispositions du code de la route qui s'imposent aux conducteurs).
- celles des piétons lorsque le groupe circule sur la chaussée, le vélo conduit à la main (article R 412-34. III du code de la route, en NC c'est l'article R 205 du code de la route qui assimile aux piétons les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur). Dans ce cas, les accompagnateurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons (voir ci-dessus).

Les infractions au code de la route **ne** peuvent entraîner la mise en cause de la responsabilité pénale des parents **que** si elles sont constitutives de délit au sens du code pénal, c'est-à-dire en cas d'imprudence, de négligence ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui ayant entraîné des **dommages corporels graves** (atteinte à l'intégrité physique ou à la vie).

Ex : responsabilité pénale du parent conducteur si un véhicule heurte et blesse un des enfants alors que le groupe traversait en dehors d'un passage piéton pourtant proche (manquement délibéré à une obligation particulière de sécurité imposée par le code de la route).

- Code pénal

Par ailleurs, la responsabilité pénale des accompagnateurs pourra être mise en cause sur le seul fondement du code pénal, en cas de **défaut de surveillance**, si cette négligence est à l'origine d'un accident grave. Il faudra dès lors apporter la **preuve** que c'est bien la négligence des accompagnateurs qui est constitutive du dommage, et non le comportement de l'automobiliste ou de l'enfant. Or la preuve du défaut de surveillance est particulièrement **difficile à apporter**.

Ex : responsabilité du parent accompagnateur si, du fait d'une négligence avérée, un enfant s'écarte du groupe et se fait grièvement blesser par une automobile sans que le conducteur du véhicule ait commis une quelconque faute.

10 L'article R412-34. I du code de la route évoque la possibilité pour les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle d'utiliser les trottoirs, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Or, le fait que les jeunes cycliste d'évoluer en groupe ne manquera pas de créer une telle gêne ! Cette possibilité ne paraît pas envisagée par le code de la route de Nouvelle-Calédonie.

2. La réparation

Dans le cadre d'un autobus pédestre ou cycliste, les accompagnateurs devront très certainement **s'assurer spécifiquement** contre les dommages qu'ils sont susceptibles d'assumer lors du trajet domicile-école qui n'est pas couvert par leur assurance automobile.

Par ailleurs, **l'assurance individuelle "accidents corporels"** est recommandée pour les dommages qu'ils pourraient subir du fait d'un accident survenant au cours du trajet. Ils devront alors préciser à leur assureur dans quel cadre ils désirent être couverts par cette assurance (trajets domicile-école effectués à pied ou à vélo).

D. Les organisateurs

Si l'accompagnement des enfants à l'école peut résulter d'une simple entraide entre parents voisins¹¹, la constitution d'une association type loi 1901 apparaît davantage adaptée à l'organisation de déplacements en groupe, même si la logistique requise n'est pas très importante.

En effet, la structure associative **à but non lucratif** permet de constituer un véritable **cadre juridique** et de clarifier le rôle et les responsabilités de chacun dans l'organisation et la mise en oeuvre du projet.

Ouvert aux parents par le biais de **l'adhésion, qui peut être payante**, le service d'accompagnement procède alors d'une véritable démarche organisée.

1. Les responsabilités des organisateurs

La personne morale mais également les membres chargés de la direction et de l'administration de l'association peuvent assumer la responsabilité pénale et/ou civile des dommages résultant d'une **faute commise dans l'organisation et la gestion** de l'autobus pédestre ou cycliste ayant entraîné un dommage.

La mise en cause de la responsabilité pénale des organisateurs ne pourra s'exercer que sur le fondement d'un manquement à des règles de sécurité ou de prudence, de l'imprudence ou de la négligence.

Ex : responsabilité de l'association ou de ses dirigeants s'il est établi que le dommage survenu est lié au **manque d'encadrement** prévu.

Mais l'association ou ses dirigeants ne peuvent être tenus responsables des dommages causés par les enfants (responsabilité sans faute des parents).

2. La réparation

La constitution d'une association permet aux victimes d'obtenir plus facilement réparation d'un dommage.

En effet, les parents dont les enfants auraient été blessés au cours d'un trajet n'ont pas nécessairement à rechercher la responsabilité de tel ou tel accompagnateur ni à se préoccuper de sa solvabilité.

¹¹ Comme c'est le cas le plus souvent pour le covoiturage.

La mise en cause de la Responsabilité Civile de l'association est un moyen plus rapide et plus sûr d'obtenir réparation, la personne morale étant en toute logique largement couverte par son assureur pour les dommages susceptibles de survenir au cours de sa mission¹².

On peut également prévoir une assurance couvrant la responsabilité des mandataires sociaux (dirigeants ou toute personne substituée).

¹² Les parents qui décideront de se porter partie civile si un procès pénal a lieu avant le procès civil auront donc tout intérêt à poursuivre l'association, personne morale, plutôt que les personnes physiques.

II. Responsabilité des personnes publiques

Il s'agit autant de personnes physiques (le maire) que de personnes morales de droit public (les communes et leurs groupements¹³).

A. Le maire

□ Le **maire** est le chef de la **police** sur le territoire de sa commune depuis 1884 et doit veiller à ce titre à la sécurité des personnes sur les voies qui traversent la commune ou l'agglomération.

- L'article L 2213-2 du code général des collectivités territoriales (**pour la Nouvelle-Calédonie, c'est l'article L131-2 du code des communes qui porte les dispositions énoncées ci-après**) prévoit en effet que la police municipale doit assurer **la sûreté et la commodité du passage** dans les rues, quais places et voies publiques, ce qui comprend "le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des édifices menaçant ruines, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des édifices qui puisse nuire par sa chute ou celle de rien jeter qui puisse endommager les passants ou causer des exhalaisons nuisibles".
- Par ailleurs, il appartient au maire de **réglementer la circulation** sur les voies de sa commune en vertu du code général des collectivités territoriales¹⁴. Pour ce faire, il dispose de nombreux pouvoirs en vertu des articles L 2213-2 et suivants (**pour la NC : articles L131-2 du code des communes de la NC et suivants**) : limitations de vitesse, interdictions de circuler, de stationner...

□ Sa **responsabilité** pourra être ainsi mise en cause :

- devant les tribunaux répressifs (responsabilité pénale), **si la preuve est apportée qu'il a commis une infraction à l'origine de dommages corporels importants**.
Ex : si la preuve est apportée que l'insuffisance de réglementation (**absence de limitation de vitesse sur le parcours**) constitue une négligence et que cette négligence a entraîné une atteinte à l'intégrité physique ou à la vie des enfants/de leurs accompagnateurs.

¹³ C'est-à-dire les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) tels que les communautés de communes, communautés urbaines et communautés d'agglomération.

¹⁴ L'article L. 2213-1 dispose que "le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation."

Pour la NC, l'article L 131-3 du code des communes de la Nouvelle-Calédonie indique : Le maire a la police de la circulation sur les routes territoriales, les routes provinciales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations.

- devant le juge administratif (responsabilité administrative), en cas de carence dans l'exercice de ses compétences de police. Or, à la lecture de la loi, on s'aperçoit qu'il détient davantage de pouvoirs (il peut réglementer la circulation de diverses manières) que d'obligations (il doit assurer la sûreté et la commodité du passage dans les rues).

Ce n'est que lorsqu'il faillit à ses obligations et que cette carence est à l'origine d'un dommage que sa responsabilité administrative pourra être mise en cause.

Ex : si le **manque d'éclairage** ne permet pas de garantir la sécurité des déplacements sur une voie et que cette carence est à l'origine d'un accident impliquant un automobiliste et le groupe d'enfants traversant la chaussée.

B. La commune ou l'EPCI

La **commune**, a hérité en 1982 des compétences de l'Etat dans le domaine de l'enseignement du 1^{er} degré et des questions relatives à l'urbanisme, mais aussi les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) tels que les **communautés urbaines ou les communautés d'agglomération (en NC, syndicats mixtes ou syndicats de communes)** compétentes en matière d'aménagement et de transports urbains.

Dans le cadre de ces compétences, la collectivité peut voir sa responsabilité administrative ou pénale engagée en tant que personne morale, et ce à deux niveaux :

1. L'entretien de la voirie

Même si elle ne s'implique pas dans le fonctionnement du projet, la commune (ou l'EPCI) peut voir sa responsabilité administrative engagée pour **défaut d'entretien normal** de la voirie, ce qui comprend le **défaut d'aménagement normal**.

Ex : si le défaut d'entretien de la voirie (nids de poule...) provoque la chute d'un enfant lors du trajet à pied ou à vélo, ou si l'absence d'aménagement (signalisation, dos d'ânes...) est considérée comme "anormale" par le juge.

Dans tous les cas, la responsabilité de l'administration locale ne pourra être engagée **que si la faute est à l'origine d'un dommage corporel**.

2. Le fonctionnement de l'autobus pédestre ou cycliste

Si elle choisit de s'impliquer dans la mise en oeuvre du projet, la collectivité n'endossera **pas plus de responsabilités, sauf** si elle met en place un véritable service public.

a) L'initiative publique sans création de service public

S'il n'est pas assumé par la collectivité au titre d'un service public local, le projet d'accompagnement n'est pas soumis à un régime particulier ; donc pas de cahier des charges prévoyant l'obligation de continuité, d'adaptation et d'égalité ou attribuant des prérogatives de puissance publique au gestionnaire.

Il s'agit essentiellement de prendre en charge des **actions de sensibilisation** auprès des parents (en mairie, à l'école ou à travers des expériences pilotes de démonstration d'accompagnement à l'école...) ou de leur apporter une aide logistique (édition de prospectus, mise en place de panneaux d'arrêts, mise à disposition de bicyclettes...).

Ex : en juin 1999, la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes-Métropole a ainsi initié une expérience de terrain "Tous à pied sur le chemin des écoliers" (démonstration d'accompagnement à l'école d'enfants avec leurs parents animée par deux emplois-jeunes sur trois jours).

Le régime auquel est soumis l'initiative n'étant pas dérogatoire au droit commun, la collectivité n'assume **pas d'autre responsabilité que celle qui pourra être mise en oeuvre en cas de défaut d'entretien normal de la voirie**.

Le régime de responsabilité est donc le même que si l'initiative était entièrement privée.

Cette hypothèse, moins lourde que la suivante, apparaît comme étant la plus adaptée aux besoins des petites structures administratives.

b) Hypothèse de la mise en place d'un service public :

Si la commune ou l'EPCI (ex : communauté urbaine) **assume** l'accompagnement des enfants au même titre qu'un service public de ramassage scolaire.

Un service public est constitué dès lors que trois éléments sont réunis : c'est une **activité d'intérêt général**, assumée par une **personne publique** (en régie ou par le biais de la délégation de service public¹⁵) et soumise à un **régime particulier** prévu dans un cahier des charges.

La responsabilité pénale de la commune ou de l'EPCI peut être mise en cause.

Principe : le code pénal prévoit en effet que l'administration locale peut être tenue pénalement responsable des infractions "commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de délégation de **service public**" (art. 121-2, alinéa 2 précité). La responsabilité pénale de la commune ou de l'établissement public s'exerce dès lors dans les mêmes conditions que pour le maire.

Pratique : Les cas de responsabilité pénale se limiteront aux cas très particuliers où l'administration faillit à ses obligations de service public et que ses carences sont considérées comme une négligence ou une mise en danger des enfants ayant entraîné des dommages corporels graves.

¹⁵ C'est-à-dire directement ou par l'intermédiaire d'une autre personne physique ou morale.

La responsabilité administrative de la commune ou de l'EPCI (même si l'activité est déléguée) peut également être mise en cause :

- **pour faute de service :**

Principe : si un dommage survient à l'occasion du service, la responsabilité de la personne publique pourra être mise en oeuvre. Et ce, que la faute soit attribuée à un mauvais fonctionnement du service (retards...) ou à une faute personnelle d'un des agents du service (conducteur de l'autobus pédestre...) qui n'est pas détachable du service.

Pratique : si un dommage survient du fait d'un **retard** ou d'un **défaut de surveillance**, la responsabilité administrative de la commune ou de l'EPCI pourra être mise en cause pour faute de service.

Atténuation : l'administration peut toujours exercer une action récursoire contre l'agent fautif (défaut de surveillance...).

ATTENTION : la possibilité d'exercer une action récursoire n'est possible qu'à l'encontre des agents **publics**.

Lorsqu'il y a création d'un service public, il n'y a donc pas d'intérêt pour la commune ou l'EPCI à recourir à des bénévoles ou à des emplois jeunes qui ne sont pas des agents publics et privent donc l'administration locale de toute possibilité d'action récursoire.

- **pour risque :**

Principe : application de la jurisprudence relative aux collaborateurs occasionnels du service public. La responsabilité de la personne publique peut être engagée en l'absence de faute à l'égard du collaborateur occasionnel.

Pratique : si un parent, accompagnateur bénévole, subit un dommage au cours d'un trajet, il pourra mettre en cause le fonctionnement du service et donc la responsabilité administrative de la commune ou de l'EPCI compétent, même en l'absence de faute.

□ **Bilan :**

Inconvénients : Les personnes publiques en charge du service assument plus de responsabilités, ce qui implique également une plus grande participation financière que si le projet était uniquement assumé par des parents bénévoles.

Intérêt de la formule : puisque les projets d'accompagnement visent la satisfaction de l'intérêt général (moins de trafic pour plus de sécurité et moins de pollution), la création d'un véritable service public local s'inscrit pleinement dans cet objectif.

Le service public présente tout d'abord **plus de garanties** pour les enfants et leurs parents. Le fonctionnement du service public est en effet régi par un cahier des charges qui définit pour le gestionnaire :

- des sujétions : l'activité est soumise aux lois du service public. A ce titre, le gestionnaire doit respecter les obligations de continuité, d'adaptation du service et d'égalité (d'accès et de traitement) ;
- des prérogatives : le gestionnaire du service dispose de prérogatives de puissance publique prévues dans le cahier des charges. Il peut ainsi émettre les actes réglementaires nécessaires au bon déroulement du service.

Par ailleurs, une telle **initiative publique** assure **de plus grandes perspectives de développement** pour ce type de projet, qui nécessite la présence quotidienne d'accompagnateurs et de conducteurs.

Enfin, même s'il implique un investissement plus important pour la collectivité, le fonctionnement d'un service public est nettement **moins lourd financièrement qu'un service de bus de ramassage scolaire**, puisqu'il ne comporte aucun investissement matériel en dehors des bornes marquant les différents arrêts et que le personnel est peu important et n'est employé qu'à deux moments dans la journée. Moins lourd à gérer, un tel projet occasionnera **donc moins de responsabilités** qu'un service de transport local "classique".