



**La répartition des pouvoirs de police
et des responsabilités
sur les promenades parisiennes
faisant l'objet d'une superposition d'affectations
telles que la petite ceinture**

Etude rédigée par

Norbert Foulquier

Professeur de droit public à l'Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne

Frédéric Rolin

Professeur de droit public à l'Université Paris XI – Sceaux

Jean-Charles Rotoullié

Maître de conférences de droit public à l'Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne

La ville de Paris a décidé d'aménager la petite ceinture afin de l'ouvrir au public ; celle-ci deviendra un nouveau lieu de promenade, agrémentée de différentes sortes d'offres socio-culturelles. Ce projet a obtenu l'accord de la SNCF gestionnaire des voies ferrées et des gares de la petite ceinture. Pour cela, une convention de superposition d'affectation a été conclue entre la SNCF et la Ville.

Outre l'accessibilité du site au plus grand nombre qui a déjà fait l'objet d'une étude du GRIDAUH, ce projet pose les questions de l'identification des autorités de police sur le site de la petite ceinture, des personnes responsables si un administré vient à y subir un préjudice et enfin des obligations des personnes responsables des installations ouvertes au public.

Tables de matières

I - L'exercice des missions de police administrative dans l'enceinte de la Petite ceinture	3
A - Les différentes polices applicables dans l'enceinte de la Petite ceinture	3
B - L'articulation entre les différentes polices applicables dans l'enceinte de la Petite ceinture.	4
C – La forme des actes de police	7
D – Sur la possibilité d'interdire l'accès à certains espaces de la petite ceinture à certaines heures, sans en empêcher physiquement l'accès	8
E – La constatation des infractions sur le domaine public ferroviaire	8
II - La petite ceinture et la répartition des responsabilités	10
A – Responsabilité et mesures de police sur la petite ceinture	10
B – Responsabilité et équipements de la petite ceinture	11
1 – La validité de la répartition des responsabilités prévue par les conventions entre la SNCF et la SNCF réseau d'une part et la Ville de Paris d'autre part	15
2 – Les modalités de la répartition des responsabilités prévue par les conventions entre la SNCF et la SNCF réseau d'une part et la Ville de Paris d'autre part	16
a – Les dommages résultant des installations ferroviaires toujours gérés par la SNCF	17
b – Les dommages résultant des installations gérés par la ville de Paris	18
b-1 - Les dommages causés par la présence même de ces aménagements	19
b-2 – Les dommages causés par les travaux portant sur la petite ceinture	20
III – Les obligations de la personne responsable d'une IOP	21

I - L'exercice des missions de police administrative dans l'enceinte de la Petite ceinture

A - Les différentes polices applicables dans l'enceinte de la Petite ceinture

Le périmètre de la Petite ceinture est susceptible d'être le lieu d'exercice de trois missions de police administrative détenues par des autorités de police différentes :

- La police générale exercée par la Maire de Paris et visant à assurer le « *bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques* » (Code général des collectivités territoriales (ci-après « CGCT », art. L. 2212-2).
- La police spéciale du stationnement et de la circulation partagée à Paris entre la Maire de Paris et le Préfet de police (CGCT, art. L. 2213-1 et s.).

En effet, la Maire de Paris exerce, en principe, cette police spéciale sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations. Elle exerce également cette police sur les « *aires piétonnes* »¹.

Toutefois, en application des dispositions prévues à l'article L. 2512-14 du CGCT, le préfet de police a la possibilité de réglementer de manière permanente les conditions de circulation ou de stationnement « *sur certains sites, voies ou portions de voies fixés par arrêté du préfet de police après avis du maire de Paris* ». En outre, la Maire peut être tenue d'exercer sa compétence de police de la circulation et du stationnement dans le respect de prescriptions édictées par le préfet de police sur « *les axes essentiels à la sécurité à Paris* ».

Or, la Petite ceinture ne semble concernée par aucune de ces deux hypothèses.

Elle ne serait ni « *un site, voie et portion de voie* » déterminés par arrêté², ni un axe essentiel à la sécurité de Paris puisqu'elle n'est pas visée par le décret n° 2017-1175 du 18 juillet 2017 fixant les axes mentionnés au III de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales.

¹ C. route, art. R. 110-2 : « *aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation* ».

² <https://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Demarches/Professionnel/Espace-public/Reglementation-de-l-espace-public-stationnement-circulation>. L'arrêté préfectoral n° 2017-00801 du 24 juillet 2017 pris après avis du maire de Paris précise les sites concernés qui correspondent aux institutions de la République et aux représentations diplomatiques ayant leur siège à Paris ainsi qu'à des périmètres où la densité de ces sites est particulièrement importante.

La Maire de Paris semble donc être la seule autorité administrative compétente pour exercer la police spéciale du stationnement et de la circulation.

- La police spéciale des chemins de fer, instaurée par la 15 loi juillet 1845, est exercée par la SNCF afin d'assurer la « *préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire* » (C. transp., art. L. 2102-1). Ni SNCF Réseau³, ni SNCF Mobilités⁴ ne disposent d'une compétence en matière de sécurité.

Face à ce constat d'une pluralité de polices applicables, il convient d'envisager leur articulation en fonction des finalités poursuivies, à savoir la sécurité publique et l'organisation de la circulation et du stationnement.

B - L'articulation entre les différentes polices applicables dans l'enceinte de la Petite ceinture

On sait qu'en principe, l'exclusivité de la police spéciale exclut, sauf situation de péril imminent⁵, tout recours à la compétence de police générale du Maire. C'est ce qu'a notamment jugé le Conseil d'Etat dans un arrêt *Etablissements SATAN* de 1935⁶ concernant l'impossibilité pour le Maire d'intervenir dans les gares et réseaux ferrées régis par la police spéciale des chemins de fer. Toutefois, cette jurisprudence est en réalité plus nuancée qu'on ne le présente parfois : le Conseil d'Etat a notamment admis que la police générale pouvait s'appliquer alors même qu'il existait une police spéciale de portée trop restreinte (CE 17 octobre 1952, Synd. climatique de Briançon, rec. P. 445, et pour une présentation générale, v. J.-H. Stahl et X. Domino, Antennes de téléphonie mobile, quand une police spéciale d'Etat évince une police municipale, AJDA 2011, p. 2219).

Il y a donc lieu de considérer que la police générale du maire aura vocation à s'appliquer à l'ensemble des installations, lieux et équipements qui ne seraient pas couverts, dans les conditions exposées ci-après, par les polices spéciales.

Concernant les relations entre les polices spéciales de la circulation et du stationnement de la Maire de Paris et des chemins de fer de la SNCF, chaque police est normalement exercée sans tenir compte des actes édictés au titre d'une autre police conformément au principe d'indépendance des législations. En l'espèce, bien que chaque police spéciale semble avoir un objet propre – l'organisation de la circulation et du stationnement d'une part ; la sécurité sur les voies ferrées d'autre part –, la jurisprudence a montré que la responsabilité de la commune pouvait être recherchée pour défaut de sécurité en cas de carences du maire dans l'exercice de son pouvoir de police spéciale. C'est notamment le cas lorsqu'un danger sur une route nationale n'a pas été signalé⁷.

³ C. transports, art. L. 2111-9.

⁴ C. transports, art. L. 2141-1.

⁵ V. par exemple : CE, 15 janv. 1986, *Pec-Engineering* sur les rapports entre police des installations classées pour la protection de l'environnement et police générale du maire.

⁶ CE, 30 juil. 1935, *Etablissements SATAN*, Rec. 847.

⁷ CE, 2 mai 1990, *Département du Puy-de-Dôme c. Dunaud-Cne d'Enval*, req. n° 58827 et 59033.

L'articulation entre les polices spéciales détenues par la Maire de Paris et la SNCF pourrait, dans un premier temps, dépendre de la qualification juridique donnée à la Petite ceinture.

En effet, pour que la Maire de Paris soit tenue de prendre les différentes mesures prévues⁸ dans le cadre de la police spéciale prévue aux articles L. 2213-1 et suivants du CGCT, encore faut-il que la Petite ceinture puisse être considérée comme une « *voie de communication à l'intérieur d'une agglomération* » (CGCT, art. L. 2213-1). Mais cette notion n'est définie ni dans le CGCT ni dans le Code de la route qui ne traite que de « *voie de circulation* », c'est-à-dire une « *subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules* »⁹. Dans son arrêt *Éts publ. domaine national de Chambord* de 2014¹⁰, le Conseil d'Etat a jugé que la notion de voie de communication à l'intérieur d'une agglomération est circonscrite par l'article R. 110-2 du code de la route. Mais même si cette disposition vise les aires piétonnes comprises comme des « *emprises affectées, de manière temporaire ou permanente, à la circulation des piétons* », elle ne suffisait pas, dans l'affaire de 2014, à délimiter les compétences du maire sur une place. C'est pourquoi le Conseil d'Etat a précisé que, dès lors qu'une place est une voie d'accès à un autre lieu, et non pas en elle-même un lieu de promenade, relativement clos, comme un jardin public, elle constitue une voie de communication au sens de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales. Dit autrement, la voie de communication est un espace que les piétons les empruntent pour atteindre le but de leurs déplacements.

Or, si la Petite ceinture se situe à l'intérieur de l'agglomération parisienne, elle ne semble pas constituer une « *voie de communication* », dans la mesure où sa vocation est avant tout la promenade. Dans ces conditions, l'article L. 2213-1 du CGCT n'est pas applicable à la Petite ceinture.

En revanche, si on considère la Petite ceinture comme étant une « *aire piétonne* »¹¹, c'est-à-dire « *une section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente* », la Maire de Paris, en tant qu'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, devra fixer les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre.

En même temps, la SNCF pourrait également, en vertu de sa mission de police des chemins de fer, être contrainte d'assurer la sécurité des usagers sur les voies ferrées de la Petite ceinture. Mais le silence du législateur sur les mesures susceptibles d'être adoptées au titre de cette compétence par la SNCF est problématique pour apprécier la portée concrète de l'obligation incombant à celle-ci. Ceci a d'ailleurs été vivement critiqué dans le rapport *Spinetta* remis en février 2018 aux pouvoirs publics.

⁸ Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou réserver cet accès à certaines heures à diverses catégories d'usagers ou de véhicules (art. L. 2213-2 du CGCT) ; Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains (art. L. 2213-2 du CGCT) ; Réserver sur la voie publique des emplacements de stationnement (art. L. 2213-2 3° et L. 2213-3 du CGCT).

⁹ C. route, art. R. 110-2.

¹⁰ CE, 9 avr. 2014, n° 366483, *Éts publ. domaine national de Chambord* : *Rec. CE* 2014, p. 86 ; *AJDA* 2014, p. 1840, note N. Foulquier.

¹¹ C. route, art. R. 110-2 : « *aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation* ».

Par conséquent, dans l'enceinte de la Petite ceinture, la superposition d'affectations complique la délimitation des responsabilités de chacun puisque la Petite ceinture est à la fois une voie ferrée et « *une promenade plantée destinée au public* »¹². Aussi bien la SNCF que la Maire de Paris sont susceptibles d'intervenir et de voir leur responsabilité engagée en cas de dommage.

Dans un second temps, plusieurs modalités de répartition des responsabilités pourraient être proposées :

- La première serait *géographique* : la SNCF serait seule compétente pour intervenir sur la voie ferrée, tandis que la Maire de Paris serait compétente pour intervenir sur la promenade l'entourant ou pour organiser l'accès à la Petite ceinture ;
- La seconde serait *temporelle* : la Petite ceinture ne serait plus considérée comme une voie ferrée durant la période d'affectation, elle constituerait une aire piétonne justifiant la compétence exclusive de la Maire de Paris.

Dans les deux cas, la SNCF serait compétente uniquement lorsqu'il s'agit d'organiser la circulation des trains et la sécurité des usagers alors que la Maire de Paris ne réglerait que la circulation des piétons quand la voie ferrée ne poursuit pas cette finalité.

S'il ressort de ces développements que la Maire de Paris est tenue d'user de son pouvoir de police spéciale sur la Petite ceinture, une clause prévue dans les conventions de superposition d'affectations Sud et Est interpelle. Il s'agit de la clause 4. 1.

Cette clause stipule :

« *Art. 4. 1. Règle générale :*

S'agissant des prescriptions à suivre pendant la réalisation des aménagements :

1. *Le bénéficiaire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires concernant la police et la sécurité des chemins de fer, la circulation et le stationnement dans les emprises ferroviaires, étant précisé que Propriétaire et Bénéficiaire s'engagent à se communiquer tous les éléments techniques établis sur les ouvrages pendant la durée de la convention, notamment le suivi des ouvrages réalisés* ». (soulignement ajouté)

Cette clause ne peut aucunement être interprétée comme transférant les obligations de police incombant à la SNCF à la Maire de Paris puisqu'il est de jurisprudence constante que le contrat et le pouvoir de police administrative s'excluent¹³. Il n'est ainsi pas possible de négocier sur ce qui relève de l'ordre public et, le cas échéant, les contrats qui auraient un tel objet sont nuls.

¹² Conventions de superposition d'affectation.

¹³ CE, 8 mars 1985, *Les Amis de la Terre*, Rec. 73.

En outre, cette clause n'a pas de sens si elle consiste pour la Ville de Paris à s'engager contractuellement à respecter les lois et règlements applicables aux activités menées.

C – La forme des actes de police

La recherche d'efficacité conduit à coordonner les arrêtés de police de la Ville de Paris et de la SNCF. En réalité, il existe une obligation juridique pour ces autorités de police d'agir de concert : obligation sanctionnée par un vice d'incompétence par la jurisprudence du Conseil d'Etat.

En effet, dans son arrêt de section du 9 mai 1980 (n° 15533, Rec. CE), le Conseil d'Etat a jugé que « La police de la circulation sur une voie communale dont l'axe délimite les territoires de deux communes doit être exercée en commun par les maires de ces communes, et la réglementation doit être édictée sous forme, soit d'arrêtés concordants signés par chacun d'eux, soit d'un arrêté unique signé par les deux maires. Au cas où cette réglementation commune ne pourrait être prise, il appartiendrait au préfet d'user des pouvoirs qu'il tient de l'article L.131-13 du code des communes ».

Les juges du fond ont précisé cette obligation. Ainsi, la Cour administrative d'appel de Douai, par un arrêt du 25 mai 2004 (n° 01DA00413) a expliqué le fondement de cette jurisprudence : dès lors qu'un acte de police produit des effets au-delà du strict champ de compétence territoriale de son autorité et empiète sur le champ d'application territoriale d'une autre autorité, cet acte doit être de façon concertée entre les deux autorités.

Selon cet arrêt,

« Considérant que les effets de l'arrêté, en date du 3 mars 1998, par lequel le maire de la commune d'Englos a mis en sens unique la circulation dans une partie de la rue d'Hallennes, s'étendent au-delà du territoire de la commune d'Englos, dès lors que, par application de cette mesure, et en raison de la configuration des lieux, une partie de la voie publique située sur le territoire de la commune d'Hallennes, dans le prolongement de la rue d'Hallennes, se trouve sans issue, ce qui nécessite, en l'espèce, une signalisation dissuadant les automobilistes de s'y engager ; que l'article 3 de l'arrêté attaqué, qui n'est pas divisible de ses autres dispositions, ordonne d'ailleurs l'installation d'une telle signalisation sur le territoire de la commune d'Hallennes ; que le maire d'Englos ne pouvait, sans excéder sa compétence, prendre seul une telle décision, qui relevait de la compétence conjointe des maires des communes d'Englos et d'Hallennes ».

La Cour ne déduit pas de la compétence conjointe des maires des communes concernées que la mesure de police prenne la forme d'un acte unique. Des arrêtés concordants seraient envisageables.

D – Sur la possibilité d’interdire l’accès à certains espaces de la petite ceinture à certaines heures, sans en empêcher physiquement l’accès

La ville de Paris s’interroge sur la possibilité d’interdire l’accès à certaines parties de la petite ceinture, notamment la nuit, sans empêcher physiquement le public d’y accéder, à la différence de nombreux jardins publics fermés par des grilles.

Juridiquement, ce projet est possible. Comme l’illustre les voies publiques ouvertes à certains types de véhicules seulement à certaines heures, un règlement de police suffit ; les contrevenants qui ne respecteraient pas les horaires d’accès à la petite ceinture s’exposeraient à des poursuites pénales.

Ceci dit, si la présence des contrevenants cause des troubles de voisinage, la responsabilité de la ville de Paris risque d’être engagée (sur ce point, voir ci-dessous, II).

E – La constatation des infractions sur le domaine public ferroviaire

Est-ce que les agents de la ville de Paris disposent d’une compétence concurrente et complémentaire pour dresser des procès-verbaux à l’encontre des personnes commettant des actes néfastes au service public ferroviaire ?

Que ce soit pour les faits constitutifs de contravention de grande voirie (CGV) et ceux consistant en une méconnaissance des règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l’exploitation des systèmes de transport ferroviaire, la question est résolue de façon positive de la même façon par le Code des transports.

Ceci dit, il convient de préciser que la procédure n’est pas la même pour les deux types d’infraction. Les CGV relèvent du contentieux administratif, les infractions aux règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l’exploitation des systèmes de transport ferroviaire relèvent du juge pénal. Et il faut noter que les infractions sanctionnées par le régime des CGV est strictement définis les articles L. 2231-1 à L. 2231-8 du code des transports. Notamment, il s’agit de la détérioration du domaine public ferroviaire ou encore des constructions sur cet espace. Concernant plus spécifiquement les promeneurs sur la petite ceinture, la méconnaissance de l’article L. 2231-2 qui dispose que « Tout dépôt de terre et autres objets quelconques, ainsi que le pacage des bestiaux, est interdit sur l’étendue du domaine public ferroviaire. » constitue également une CGV.

Pour ce qui est des agents susceptibles de dresser les procès-verbaux d’infraction, il faut se reporter aux articles L. 2232-1 relatifs aux CGV et à l’article L. 2241-1 pour les infractions aux mesures de police. Mais le premier renvoie au second.

En effet, en vertu de l’article L. 2232-1 du code des transports,

« Les infractions aux dispositions du chapitre Ier sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

SNCF Réseau exerce concurremment avec l'Etat les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation de son domaine public.

Les infractions aux dispositions du chapitre Ier peuvent en outre être constatées par les agents assermentés énumérés au I de l'article [L. 2241-1](#) et par les agents assermentés des personnes ayant conclu une convention avec SNCF Réseau en application de l'article [L. 2111-9](#). »

Les agents qui peuvent poursuivre les auteurs de ces infractions sont définis de façon limitative par l'article L. 2241-1 du code des transports, sachant que l'article L. 2111-9 ne concerne pas le cas de petite ceinture.

Selon cet article, dans sa dernière version, datant de la loi n° 2017-258 du 28 février 2017,

« I. - Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers et les agents de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Les agents assermentés missionnés de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;

3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;

4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;

5° Les agents assermentés missionnés des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens ;

6° Les agents de police municipale.

II. - Les contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative compétente de l'Etat concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares sont constatées également par :

1° (Abrogé)

2° Les agents de police judiciaire adjoints ;

3° Les agents chargés de la surveillance de la voie publique mentionnés au 3° de [l'article L. 130-4](#) du code de la route ;

4° Les agents assermentés mentionnés au 13° de l'article L. 130-4 du code de la route ».

Compte-tenu du fait que par application des dispositions combinées des articles 25 et 35 de la même loi, la Ville de Paris s'est vue transférer un certain nombre de pouvoirs de police et les agents correspondants (notamment les agents chargés de la surveillance de la voie publique), lesdits agents sont en mesure de constater les infractions concernées et d'en

dresser procès-verbal à la condition d'être assermentés devant le tribunal de grande instance¹⁴ pourraient dresser des procès-verbaux d'infractions.

II - La petite ceinture et la répartition des responsabilités

Dès lors que le public aura accès à la petite ceinture, on ne peut pas exclure que des promeneurs y subiront des accidents plus ou moins graves. La prudence pousse même à envisager cette hypothèse. Se posera donc la question de la répartition des responsabilités entre notamment la ville de Paris, la SNCF, mais aussi les personnes éventuellement chargées de l'exploitation des installations implantées sur la petite ceinture.

La convention de superposition d'affectations entre d'une part, SNCF Réseau et la SNCF et, d'autre part, la Ville de Paris et la convention de transfert de gestion entre SNCF Réseau et la Ville de Paris posent les fondements de la répartition des responsabilités en cas de dommages du fait des installations de la petite ceinture. Toutefois, avant d'analyser ce point, il faut étudier la répartition des responsabilités du fait des mesures de police.

A – Responsabilité et mesures de police sur la petite ceinture

De façon aujourd'hui classique, les dommages causés par les mesures illégales de police administrative engagent, sauf exceptions, la responsabilité de l'administration (CE, sect., 26 janv. 1973, *Ville de Paris c/ Driancourt*, Rec. CE, p. 78). Il en va ainsi que l'illégalité affecte des actes effectivement pris par l'administration ou qu'elle résulte de l'absence fautive de mesures de police que l'administration aurait dû prendre (CE, 28 novembre 2003, *Cne de Moissy-Cramayel*, Rec. CE, p. 464).

La principale difficulté consiste ici à déterminer le lien de causalité entre la mesure de police (ou son absence) et le dommage. Si ce lien n'est pas établi, l'action en responsabilité de l'administration ne peut pas prospérer.

Si ce lien de causalité est démontré, ceci résout la question de l'identification de l'administration obligée de réparer le dommage. En effet, selon que le dommage résulte d'une mesure de police de la ville de Paris ou de la SNCF, ce sera l'une ou l'autre de ces personnes qui verra sa responsabilité mise en cause.

Pour les victimes, le régime de la responsabilité du fait des mesures de police n'est pas le plus favorable car il impose à la démonstration d'une faute de l'autorité de police. C'est

¹⁴Peu importe que le rédacteur d'un procès-verbal n'ait pas été le témoin de l'ensemble des faits dès lors que celles de ses énonciations qui ne sont pas la relation d'une constatation de fait émanant de l'agent verbalisateur sont corroborées par les autres pièces du dossier : CAA Bordeaux, 30 oct. 2008, n° 07BX00742, *Verna*.

pourquoi les victimes tenteront de mobilier le régime de la responsabilité du fait des travaux ou d'ouvrages publics.

B – Responsabilité et équipements de la petite ceinture

La convention de superposition d'affectations entre d'une part, SNCF Réseau et la SNCF et, d'autre part, la Ville de Paris et la convention de transfert de gestion entre SNCF Réseau et la Ville de Paris ont toutes les deux posé le cadre de la répartition des responsabilités pour tous les dommages causés par les équipements de la petite ceinture.

Selon la première convention, celle de superposition d'affectations,

« 4.1. Règle générale

La Ville s'engage à réaliser l'ensemble des travaux nécessaires aux activités dont elle a la charge en vue de l'utilisation des Biens dans le respect des affectations définies à l'article 2 ci-avant.

En application du protocole-cadre en date du 17 juin 2015, le comité paritaire validera, avec des prescriptions éventuelles, après avis des services concernés du Bénéficiaire et du Propriétaire, les projets d'aménagement envisagés sur les Biens.

Dans le cadre de la réalisation des travaux répondant aux besoins de ses activités, le Bénéficiaire supportera :

- La responsabilité et les frais relatifs aux aménagements qu'il entend réaliser ou faire réaliser sur les Biens, étant précisé que tous les travaux et aménagements réalisés par le Bénéficiaire qui auraient un impact sur les équipements existants de SNCF Réseau (voirie, réseaux, clôtures, affichages, etc..) nécessiteront de la part du Bénéficiaire la prise en charge financière de leur reconstitution.
- La maintenance et l'entretien des travaux et aménagements destinés à la promenade et à de nouveaux usages libres et gratuits relèvent du Bénéficiaire. L'entretien des ouvrages ferroviaire est assumé par le Bénéficiaire lorsque cet entretien est nécessaire pour une utilisation des biens conforme à son affectation.
- Le Bénéficiaire fait son affaire personnelle du raccordement des Biens et de ses équipements ou aménagements aux différents réseaux.

ARTICLE 7 – OBLIGATION D'ENTRETIEN, MAINTENANCE, REPARATION

Le Bénéficiaire prend à sa charge, uniquement en ce qui concerne les besoins liés à son affectation, tant sur le plan technique que financier,

l'entretien, la conservation et les réparations des ouvrages, équipements et installations résultant de l'affectation supplémentaire, dans les conditions suivantes. Les différents cas et rôles sont repris dans le tableau de l'*Annexe 14 - Procédures de contentieux en cours*)

Le Bénéficiaire devra tenir compte des caractéristiques techniques des Biens et notamment des exigences qui découlent de la présence de l'infrastructure ferroviaire.

7.1. Règles générales

A l'égard de tous les secteurs :

- Le Bénéficiaire s'engage à prendre en charge pendant toute la durée de la présente convention, l'entretien, la maintenance, les réparations de l'ensemble des installations présentes sur le périmètre. Le Bénéficiaire n'aura à sa charge exclusivement la régénération des biens et ouvrages, qu'il aura créés, modifiés ou construits. Les obligations du bénéficiaire portent principalement sur :
 - Les espaces verts et aménagements urbains (éclairage, cheminements, mobilier ...)
 - Les espaces qui ne seraient pas ouverts au public (talus, délaissés, tunnels) ;
 - Les gardes corps, portails et clôtures dans les espaces aménagés ou mis à disposition du Bénéficiaire ;
 - Les cheminements publics créés sur les ouvrages d'art notamment les ponts rails métal (platelages, garde-corps ...)
 - La gestion des tags et graffitis tant coté interne qu'externe des installations.
 - Les travaux de maintenance des ouvrages (nettoyages des barbacanes, descentes d'eau des OA, infiltrations, purges des épaufrures et joints de maçonnerie...

- La maintenance, l'entretien, les réparations et la régénération sur les réseaux en activité, pour le compte de la SNCF ou le compte de tiers, repris en *Annexe 7 - Plan de pose des réseaux Télécoms - état actuel* + *Annexe 8 - Plan de pose des réseaux EALE (énergie 63 kV)*, restent à la charge du Propriétaire. Cela porte principalement sur les chemins de câbles, les regards, les câbles et les fourreaux métal à la traversé des OA métal. De même, le Propriétaire reste responsable de l'instruction des DT et DICT concernant ces réseaux. Le Bénéficiaire sera systématiquement consulté par SNCF lors de ces instructions afin que les DT et DICT soient complétés en conséquence.

- Les Biens sont actuellement clos. La propriété des clôtures existantes n'étant pas systématiquement déterminée, les Parties conviennent de transférer, à compter de la prise d'effet des présentes, les charges et responsabilités de l'ensemble des linéaires de clôtures du périmètre concédé au Bénéficiaire. Il est ici précisé que SNCF Réseau récupérera les clôtures dans l'état dans lequel elles ont été mises à disposition au Bénéficiaire et prendra à son entière charge les frais de leur remise aux normes pour une affectation et utilisation ferroviaire.

La maintenance et l'entretien des travaux et aménagements destinés à la promenade et à de nouveaux usages libres et gratuits relèvent du Bénéficiaire. Lorsque l'entretien des ouvrages ferroviaires est nécessaire pour une utilisation des biens conforme à l'affectation du Bénéficiaire, ce dernier en assumera la charge

ARTICLE 9 – NUISANCES

Le Bénéficiaire fera son affaire personnelle des problématiques de nuisances avec les riverains et le voisinage, et s'engage à prendre toutes mesures utiles pour diminuer l'impact de son occupation sur l'environnement immédiat.

ARTICLE 10 – ASSURANCE/RESPONSABILITE

Toutes les interventions consécutives à la présente convention, en ce qui concerne les besoins de l'affectation supplémentaire, seront réalisées aux risques et périls du Bénéficiaire tant à l'égard du voisinage que des tiers.

Le Bénéficiaire fera son affaire de toute responsabilité qu'il pourrait encourir, au titre des activités dont il a la charge en vertu de l'affectation supplémentaire, notamment celle découlant de l'article 1384 du Code civil, afin que SNCF Réseau ne puisse pas être recherché ou inquiété du fait de l'utilisation des Biens visés à l'article 1^{er} ou des travaux entrepris sur ces derniers, à l'exception des réparations sur ouvrages et réseaux conservées par le Propriétaire ».

En vertu de la convention de transfert de gestion,

« **Article 4 : obligations et responsabilité.**

4.1 – Principes généraux

Le Bénéficiaire assurera, à ses frais, la surveillance, le nettoyage, l'entretien, les réparations quelle que soit leur importance y compris les réparations définies à l'article 606 du code civil, les mises aux normes imposées par la réglementation actuelle ou future et, plus généralement, toutes les dépenses nécessaires à la protection et à la garde des lieux faisant l'objet de la présente convention.

Il en est de même pour les ouvrages et installations qu'il est autorisé à réaliser.

Le Bénéficiaire est tenu de se conformer aux lois et règlement en vigueur, notamment l'urbanisme et la construction, les installations classées pour la protection de l'environnement, la sécurité et la santé des travailleurs.

Toutes les interventions consécutives au transfert de gestion sont réalisées aux risques et périls du Bénéficiaire qui devra prendre toutes dispositions en matière d'assurance pour la couverture des risques tant à l'égard du voisinage que des tiers, SNCF ayant cette qualité, et en justifier ou en faire justifier à première demande qui lui sera faite.

Le Bénéficiaire fera son affaire de toute responsabilité qu'il pourrait encourir pour quelque cause que ce soit, du fait des biens dont la gestion lui est transférée par la présente convention, afin que SNCF ne puisse pas être recherchée ou inquiétée du fait de l'utilisation des lieux ou des travaux entrepris sur ces derniers.

4.2 – Protection de l'environnement

Le Bénéficiaire prend les biens dans l'état où ils se trouvent au jour des présentes et fait son affaire de l'état du sol ou du sous-sol, de l'état ou de la situation des constructions existant dans les Biens et des mitoyennetés.

Le Propriétaire précise que les biens étaient à usage industriel. Le Bénéficiaire déclare vouloir faire son affaire, à ses frais et sous sa responsabilité, de la réalisation de toutes mesures qui s'avèreraient nécessaires du fait de l'état environnemental des biens, dont notamment la pollution des sols, des sous-sols ainsi que la présence de déchets, en ce compris en cas de changement d'usage des Biens par rapport à un usage industriel identique à la dernière

période d'exploitation ou de tout autre changement d'usage ultérieur aux présentes.

...

Article 5 : assurances et responsabilités

Toutes les interventions consécutives à la présente convention seront réalisées aux risques et périls du Bénéficiaire tant à l'égard du voisinage que des tiers.

Le Bénéficiaire fera son affaire de toute responsabilité qu'il pourrait encourir, au titre des activités dont il a la charge, notamment celle découlant de l'article 1384 du Code civil, afin que SNCF Réseau ne puisse pas être recherché ou inquiété du fait de l'utilisation des Biens visés à l'article 1er ou des travaux entrepris sur ces derniers, à l'exception des réparations sur ouvrages et réseaux conservées par le Propriétaire.

La Ville de Paris étant son propre assureur est dispensée de souscrire les assurances habituelles. Pour autant cette dispense n'est pas applicable à ses prestataires ou occupants autorisés. »

Avant de détailler la répartition des responsabilités prévues par ces conventions, il importe d'en vérifier la validité.

1 – La validité de la répartition des responsabilités prévue par les conventions entre la SNCF et la SNCF réseau d'une part et la Ville de Paris d'autre part

Par convention, le gestionnaire du domaine public a la faculté d'assortir les titres domaniaux qu'il accorde de l'obligation pour leurs bénéficiaires de supporter la responsabilité des ouvrages que ceux-ci sont autorisés à occuper. La responsabilité de ces occupants du domaine public ne tient pas alors seulement à leurs propres activités : contractuellement, ils s'engagent à supporter les conséquences dommageables de la conception des ouvrages et même de leur existence, qu'ils occupent.

Cette faculté de transfert contractuel de la responsabilité du fait des préjudices causés par l'existence et la conception des ouvrages n'est pas spécifique aux titres domaniaux. Le Conseil d'Etat l'a aussi admise dans le cadre des contrats d'affermage. Elle est la conséquence de la liberté contractuelle qui peut se déployer librement en la matière puisque et dès lors qu'elle ne prive pas les victimes de leur droit à obtenir réparation (CE, 26 nov. 2007, n° 279302, *Migliore* : *Rec. CE* 2007, tables, p. 934 ; *RJEP* 2007, n° 652, p. 17, note N. Foulquier).

La nature de cette responsabilité dépend de la qualité de l'ouvrage faisant l'objet du contrat. S'il s'agit d'un ouvrage public, au sens du droit des travaux publics, c'est-à-dire *un immeuble construit ou tout au moins aménagé de façon conséquente, appartenant à une personne publique et affecté à une fonction d'intérêt général ou à une personne privée à la condition d'être affecté directement à un service public*, cette responsabilité est sanctionnée par le juge administratif. Sinon son contentieux de droit privé relève du juge judiciaire.

Ainsi, les deux conventions entre la ville de Paris et la SNCF et SNCF Réseau ne contiennent pas une erreur en stipulant que « Le Bénéficiaire [la Ville de Paris] fera son affaire de toute responsabilité qu'il pourrait encourir, au titre des activités dont il a la charge en vertu de l'affectation supplémentaire, notamment celle découlant de l'article 1384 du Code civil ». Le « notamment » réserve les cas où la responsabilité qu'aura à supporter la Ville de Paris du fait des équipements de la petite ceinture sera de nature administrative.

L'interdiction faite aux personnes publiques de consentir des libéralités constitue, en matière domaniale, la principale limite à cette possibilité de transfert de responsabilité (mutatis mutandis CE, 22 juin 2012, n° 348676, *CCI Montpellier* : Rec. CE 2012, tables, p. 851). En effet, selon la jurisprudence *Mergui* (CE, sect., 19 mars 1971, n° 79962, Rec. CE, p. 235, concl. Rougevin-Baville ; *RDP* 1972, p. 234, note M. Waline), « Les personnes morales de droit public ne peuvent jamais être condamnées à payer une somme qu'elles ne doivent pas ». Mais cette règle n'interdit pas des transferts de responsabilités dès lors qu'ils sont limités et justifiés.

Or, dans les deux conventions, ce transfert de responsabilité est encadré. En effet, l'article 7 de la convention de superposition stipule que « Le Bénéficiaire [la Ville de Paris] prend à sa charge, uniquement en ce qui concerne les besoins liés à son affectation, tant sur le plan technique que financier, l'entretien, la conservation et les réparations des ouvrages, équipements et installations résultant de l'affectation supplémentaire, dans les conditions suivantes. »¹⁵ Cette stipulation établit un lien entre la charge de la responsabilité que la Ville de Paris accepte contractuellement d'assumer et l'intérêt des ouvrages et équipements qu'elle est autorisée par la SNCF et SNCF réseau à utiliser pour son projet de rendre accessible aux administrés la petite ceinture. Cette charge est proportionnelle à l'intérêt que la Ville de Paris trouve à l'utilisation de ces équipements ; elle ne constitue donc pas une libéralité.

2 – Les modalités de la répartition des responsabilités prévue par les conventions entre la SNCF et la SNCF réseau d'une part et la Ville de Paris d'autre part

Précisons que le critère de répartition de la responsabilité est non pas, malgré ce que pourraient laisser croire quelques arrêts isolés du Conseil d'Etat, la garde de la chose ni la

¹⁵ Notons au passage que l'article 7.1 de la convention de superposition contient apparemment une coquille dans sa phrase « Le Bénéficiaire n'aura à sa charge exclusivement la régénération des biens et ouvrages, qu'il aura créés, modifiés ou construits ». Le « n' » est probablement de trop.

propriété à proprement parler, mais la maîtrise d'ouvrage (Par ex., CAA Bordeaux, 8 févr. 2011, n° 10BX01360, *Cne d'Uzèrche c/ Lagrandanne* : JCP A 2011, comm. 2199, note J.-M. Pontier – TA Marseille, 18 avr. 2011, n° 0903697, *Sté Dragan vidéo* : AJDA 2011, p. 1577, concl. P. Grimaud – CE, 15 mai 2013, *Cne de Villeneuve-lès-Avignon* – CE, 10 févr. 2014, n° 361280, *M^{me} Chavent* : Rec. CE 2014, p. 28 ; AJDA 2014, p. 1221, note N. Foulquier). Ainsi, même si la petite ceinture est la propriété de la SNCF, celle-ci n'est pas nécessairement responsable de tous les dommages qui peuvent s'y produire. Il importe de déterminer pour le compte de qui les travaux à l'origine des préjudices ont été accomplis ou encore qui est maître de l'ouvrage ayant, par son existence même ou son fonctionnement, causé le dommage.

Ainsi, sur le fondement des conventions rappelées ci-dessus, la répartition des responsabilités repose sur la distinction des installations qui continuent à être gérés par la SNCF et celles qui le sont par la ville de Paris.

a – Les dommages résultant des installations ferroviaires toujours gérés par la SNCF

En vertu du critère de la maîtrise d'ouvrage, dès lors que les dommages sont causés par les installations ferroviaires toujours gérées par la SNCF, c'est celle-ci qui aura à assumer la responsabilité des dommages que ceux-ci causeraient.

Ainsi, en vertu de l'article 7.1 de la convention de superposition, « Les réparations et les régénérations des ouvrages relèvent des obligations du Propriétaire et seront assurées par SNCF Réseau. Cela porte principalement sur :

- Les remplacements de traverses, pièces d'appuis et pièces de structure des ouvrages (hors garde-corps) ;
- Les injections ou reprise de structure sur les culées d'ouvrage ou mur de soutènement ;
- Les reprises de perré ou de talus qui ne sont pas liées aux aménagements du Bénéficiaire ;
- Les reconstructions ou confortement d'ouvrage suite à défaut de structure. »

L'esprit de cette stipulation est de mettre à la charge de la SNCF les travaux qui sont étrangers à la création de la promenade.

Certes, l'article 4.1 de la convention de transfert de gestion stipule que « le Bénéficiaire (la ville de Paris) assurera, à ses frais, la surveillance, le nettoyage, l'entretien, les réparations quelle que soit leur importance y compris les réparations définies à l'article 606 du code civil, tandis que l'article 7.1 de la convention de superposition d'affectation précise que « Les grosses réparations au sens de l'article 606 du Code civil, à savoir les réparations intéressant les ouvrages ferroviaires dans leur structure et solidité générale, et leur régénération relèvent du Propriétaire, suivant une planification et un mode d'intervention à convenir avec le Bénéficiaire ». La convention de transfert étant postérieure à celle de superposition d'affectation, on pourrait considérer que son article 4.1 prime sur l'article 7.1 de celle de superposition d'affectation.

Certes encore, l'article 4.1 alinéa 5 stipule que « l'entretien des ouvrages ferroviaire est assumé par le Bénéficiaire lorsque cet entretien est nécessaire pour une utilisation des biens conforme à son affectation ». Cette affectation n'étant pas précisée, on pourrait en déduire que l'obligation d'entretien porte aussi sur les ouvrages en ce qu'ils restent affectés à la circulation ferroviaire.

Une telle interprétation serait contraire à l'équilibre contractuel. Tout d'abord, il semble plus probable de considérer de déduire du reste de l'alinéa 5 de l'article 4.1 ¹⁶ que la ville de Paris devra d'une part assumer l'entretien des ouvrages ferroviaires en ce qu'ils servent de promenades et d'autre part les entretenir de sorte que leur utilisation comme promenade ne gêne pas leur affectation ferroviaire.

Ensuite, au lieu de voir une contradiction entre ces stipulations, on peut les lire de façon harmonieuse. Comme le permet le code civil, sauf en ce qui concerne les baux d'habitation, et le droit domanial, le locataire peut se voir obligé contractuellement d'assumer la charge des travaux de gros œuvre ou certains d'entre eux définis par le contrat. Les cocontractants ont usé de cette faculté : la Ville de Paris doit assumer les grosses réparations non pas de toutes les infrastructures de la petite ceinture mais seulement des équipements qui sont mis à sa disposition puisque, conformément à l'article 7 de la convention de superposition, « le Bénéficiaire prend à sa charge, uniquement en ce qui concerne les besoins liés à son affectation, tant sur le plan technique que financier, l'entretien, la conservation et les réparations des ouvrages, équipements et installations résultant de l'affectation supplémentaire... ».

Il s'agira d'une responsabilité pour dommages d'ouvrages et travaux publics.

b – Les dommages résultant des installations gérés par la ville de Paris

A contrario, la ville de Paris est responsable des dommages causés par les aménagements de la petite ceinture prévus pour en faire une promenade publique.

¹⁶ La maintenance et l'entretien des travaux et aménagements destinés à la promenade et à de nouveaux usages libres et gratuits relèvent du Bénéficiaire. L'entretien des ouvrages ferroviaire est assumé par le Bénéficiaire lorsque cet entretien est nécessaire pour une utilisation des biens conforme à son affectation.

De façon cohérente, l'article 7.1 de la convention de superposition prévoit que « Les obligations du bénéficiaire portent principalement sur : Les espaces verts et aménagements urbains (éclairage, cheminements, mobilier ...) ; Les espaces qui ne seraient pas ouverts au public (talus, délaissés, tunnels) ; Les gardes corps, portails et clôtures dans les espaces aménagés ou mis à disposition du Bénéficiaire ; Les cheminements publics créés sur les ouvrages d'art notamment les ponts rails métal (platelages, garde-corps ...) La gestion des tags et graffitis tant coté interne qu'externe des installations.

- Les travaux de maintenance des ouvrages (nettoyages des barbacanes, descentes d'eau des OA, infiltrations, purges des épaufrures et joints de maçonnerie... »

La convention y ajoute la responsabilité des clôtures

Deux types de dommages sont à distinguer : les dommages causés par la présence même de ces aménagements et ceux qui résultent des travaux dont ils font ou devraient faire l'objet.

b-1 - Les dommages causés par la présence même de ces aménagements

L'existence même des aménagements de la petite ceinture et son fonctionnement peuvent engager la responsabilité de la ville de Paris, s'ils causent des dommages.

Ainsi, même si le juge se montre exigeant quant à l'importance du dommage, s'ils en subissent un préjudice constitutif d'un trouble anormal du voisinage, les riverains de la petite ceinture pourraient engager la responsabilité de la ville de Paris (par ex., CE, 2 mai 1990, n° 82456, *Roux*). En droit, tous les tiers à l'ouvrage bénéficieront de ce régime de responsabilité sans faute pour rupture d'égalité devant les charges publiques. En pratique, à part les riverains, on devine mal qui pourraient subir un préjudice du fait de l'accès du public à la petite ceinture.

Certes, on pourrait penser aux exploitants de brasserie qui se plaindraient que des établissements concurrents s'ouvrent sur la petite ceinture. Mais l'administration n'a pas à les protéger contre la concurrence, non constitutive d'un abus de position dominante (CE, sect., 26 mars 1999, n° 202260, *Sté EDA : Rec. CE 1999*, p. 96, concl. J.-H. Stahl ; *AJDA 1999*, p. 427, concl. J.-H. Stahl et note M. Bazex ; *D. 2000*, jurispr. p. 204, note J.-P. Markus ; *RFDA 1999*, p. 977, note D. Pouyaud).

Si la ville concède l'exploitation de certaines des portions de la petite ceinture, la répartition des responsabilités variera selon les types de concessions.

S'il s'agit d'une concession de service public impliquant des travaux, le concessionnaire sera responsable des dommages causés par ses installations.

Si la ville confie à un de ses cocontractants une mission de service public sur la petite ceinture, sans mettre à sa charge des travaux (ce qui correspond à ce que l'on appelait auparavant un contrat d'affermage) ou encore si elle lui confie un marché public de service,

la ville restera responsable des dommages causés par la mauvaise conception des ouvrages, son cocontractant de leur exploitation. Mais le contrat peut mettre à la charge du cocontractant la réparation de tous les types de dommages (CE, 26 nov. 2007, n° 279302, *Migliore* : *Rec. CE* 2007, tables, p. 934 ; *RJEP* 2007, n° 652, p. 17, note N. Foulquier).

Si la ville accorde des titres d'occupation du domaine public, l'occupant sera responsable des dommages causés aux administrés du fait de son activité : il s'agira en principe d'une responsabilité de droit privé (Cass. 1^{re} civ., 22 juin 2004, n° 02-13.741, *Sté Generali France assurances c/ Dame Giraud* : *Bull. civ.* 2004, I, n° 178).

b-2 – Les dommages causés par les travaux portant sur la petite ceinture

Le droit positif est différent pour les travaux qui portent sur ces aménagements.

Les travaux réalisés sur la petite ceinture sont des travaux publics dès lorsqu'il s'agit de travaux publics réalisés pour le compte d'une personne publique dans un but d'intérêt général.

Les tiers à ces travaux bénéficieront d'un régime de responsabilité sans faute pour rupture d'égalité devant les charges publiques, les usagers d'un régime pour faute présumée (à moins dans ce dernier cas, peu probable en l'espèce, qu'ils soient des usagers d'un service public de nature industriel et commercial utilisant l'ouvrage en question (T. confl., 24 juin 1954, *Dame Galland* : *Rec. CE* 1954, p. 717. – T. confl., 14 févr. 2005, n° 3405, *SA Maison de Domingo* : *Rec. CE* 2005, p. 649)).

Les personnes responsables des dommages causés éventuellement par ces travaux sont le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et l'entrepreneur. La victime peut saisir l'une d'elles pour le tout, à charge pour celle-ci de se retourner contre les autres pour qu'elles supportent la charge de l'indemnisation au prorata de leur participation dans le dommage.

Si le préjudice résulte d'une absence de travaux, par exemple l'oubli de réparer un ouvrage dangereux, seul le maître d'ouvrage sera responsable.

Si la ville a concédé à un concessionnaire de service public une portion de la petite ceinture, celui-ci verra sa responsabilité engagée pour les dommages causés par les travaux auxquels il procédera. La responsabilité de la ville ne sera mise en cause qu'en cas d'insolvabilité du concessionnaire (CE, 2 déc. 1955, *Cne de Salies-du-Salat* : *Rec. CE* 1955, p. 571. – CE, sect., 18 mai 1979, n° 00413, *Assoc. « Urbanisme judaïque Saint-Seurin »* : *Rec. CE* 1979, p. 218 ; *RDP* 1979, p. 1481, concl. M.-A. Latournerie).

Si la ville accorde des titres d'occupation du domaine public, leurs titulaires seront responsables des travaux qu'ils réaliseront sur la parcelle qu'ils occuperont. Si ces travaux ne répondent pas à la définition du travail public, le contentieux de cette responsabilité sera judiciaire.

III – Les obligations de la personne responsable d'une IOP

Depuis le décret n° 2016-578 du 11 mai 2016, les obligations de la personne responsable d'une installation ouverte au public sont similaires à celles de la personne responsable d'un établissement ouvert au public.

En effet, en vertu de l'article R. 111-19-32 du Code de la construction et de l'habitation,

« I.- Le propriétaire d'un établissement ou d'une installation soumis à l'obligation d'accessibilité est responsable de la transmission de l'attestation d'accessibilité prévue au dernier alinéa de l'article L. 111-7-3 ou du dépôt de la demande d'approbation de l'agenda d'accessibilité concernant cet établissement ou installation, ainsi que, le cas échéant, des demandes de prorogation des délais de dépôt et des délais de mise en œuvre de cet agenda. Il est également responsable de la transmission des éléments de suivi de l'agenda d'accessibilité programmée prévus à l'article D. 111-19-45 et de l'attestation d'achèvement de cet agenda prévue à l'article D. 111-19-46.

II.- Ces obligations incombent toutefois à l'exploitant de l'établissement ou de l'installation lorsque le contrat de bail ou la convention de mise à disposition lui transfère les obligations de mise en accessibilité faites au propriétaire. »

L'article R. 111-19-32 donne quelques indications quant à la notion d'exploitant d'une IOP. Il ne peut s'agir que de la personne à laquelle le propriétaire de la IOP a transmis ses obligations de mise en accessibilité. Dans le silence du contrat de location ou de mise à disposition, le propriétaire de la IOP reste redevable de ces obligations.

Enfin, il convient de souligner que les exploitants d'ERP sur la base de titre domaniaux, verront leur responsabilité propre engagée dans le cas où l'exploitation de cet ERP causerait des nuisances au voisinage ou des dommages à leurs clients. Il s'agit ici d'une responsabilité classique de droit privé (Cass. 1^{re} civ., 22 juin 2004, n° 02-13.741, *Sté Generali France assurances c/ Dame Giraud* : *Bull. civ.* 2004, I, n° 178.)