

Evolution dans le contentieux des accidents de **ski**

Olivier Févrot, Maître de conférences en droit public, Centre de Recherche Léon Duguit, Université Evry-Val-d'Essonne

Devant l'engouement de ses contemporains pour les sports d'hiver et le développement du commerce s'y rapportant, Jean Baudrillard s'amusait à dire que « la neige n'est plus un don du ciel. Elle tombe exactement aux endroits marqués par les stations... » (J. Baudrillard, *Cool Memories*, 1980-1985, Ed. Galilée, 1995). Ironique, la formule n'en recèle pas moins un fond de vérité. Ainsi, pour des raisons essentiellement économiques, beaucoup de communes de montagne ont réalisé sur leur territoire des équipements destinés à étancher la soif de pentes enneigées d'un maximum de skieurs. Mais, si elle peut s'avérer rentable, la gestion de ces activités touristiques et sportives n'est pas exempte de risques juridiques. Les victimes d'accidents de **ski** se montrent souvent prompts à rechercher la responsabilité des communes. Or, en ce domaine, la ligne de partage de compétences entre les deux ordres de juridiction a pu apparaître glissante... Sur cette question, le présent arrêt (v. comm. G. Pellissier, JCP adm. 2009. 2086 ; RFDA 2009. 777, note D. Pouyaud 📖) met justement fin aux incertitudes en procédant à une unification du contentieux. Cet arrêt participe donc d'une entreprise de clarification. Entreprise réussie, du moins en apparence.

Les circonstances de cette affaire sont relativement simples. En 1997, une skieuse a percuté un rocher à la suite d'un dérapage imprévu et incontrôlé sur une plaque de verglas. La victime et ses parents ont alors cherché à mettre en jeu la responsabilité de la commune de Font-Romeu afin d'être indemnisés des préjudices trouvant leur cause dans cet accident. Confirmant le jugement de première instance du tribunal administratif de Montpellier, la cour administrative d'appel de Marseille a rejeté leurs demandes tendant à la condamnation de la commune, et cela pour deux raisons. D'une part, la cour considère que le maire n'a commis aucune faute dans l'exercice de ses pouvoirs de police. D'autre part, les pistes de **ski** n'étant pas, par elles-mêmes, des ouvrages publics, elle en déduit que la responsabilité de la commune ne peut pas être engagée sur le terrain des dommages de travaux publics. Saisi d'un pourvoi, le Conseil d'Etat confirme la position des juges du fond sur le premier point. Il ne relève aucune faute, ni aucune carence de l'autorité de police de nature à engager la responsabilité administrative de la collectivité territoriale. On retrouve ici l'idée selon laquelle la pratique du **ski** recèle d'inévitables dangers desquels les skieurs sont seuls en mesure de se préserver (v., pour une solution classique, CE 22 déc. 1971, *Commune de Mont-de-Lans*, Lebon 789 📖).

En revanche, sur le second point, il censure l'arrêt d'appel en ce qu'il a statué sur la responsabilité de la commune pour défaut d'entretien de la piste de **ski**. La haute juridiction considère, en effet, que le juge administratif est incompétent pour connaître d'une telle question pour la raison que l'exploitation d'une piste de **ski** constitue un service public industriel et commercial.

Ainsi, l'arrêt *Beaufils* pose le principe de la compétence du juge judiciaire en ce qui concerne la responsabilité afférente à la gestion des pistes de **ski**. Mais cette unification contentieuse n'est pas achevée et la simplification qui en découle reste imparfaite. A la marge, la jurisprudence *Beaufils* laisse subsister la compétence concurrente du juge administratif.

Le domaine skiable et la compétence de principe du juge judiciaire

En matière de pistes de **ski**, la compétence de principe du juge judiciaire résulte d'un double mouvement, lequel est encore affermi par l'arrêt *Beaufils* : le reflux du travail et de la domanialité publics fait place à la primauté du caractère industriel et commercial du service.

Le reflux du travail et de la domanialité publics

De prime abord, les pistes de **ski** devraient logiquement constituer un terrain fertile pour la notion de travail public et la domanialité publique, ne serait-ce qu'en considération de la propriété publique des domaines skiables et des aménagements réalisés, dans un but d'intérêt général, pour attirer les skieurs (v. en ce sens CE 23 janv. 1959, *Commune d'Huez*, Lebon 67 ; AJDA 1959. 65, concl. G. Braibant). Mais, on le sait, il n'en est rien, et cela depuis longtemps.

Dans un premier temps, le Conseil d'Etat a dénié la qualité d'ouvrage public aux pistes de **ski**, dans son arrêt *Rebora* du 12 décembre 1986 (CE sect. 12 déc. 1986, *Rebora*, Lebon 281 ¶ ; AJDA 1987. 354, concl. Bonichot ; CJEG 1987. 601, concl., note L. Richer ; D. 1987. Somm. 343 ; LPA 6 mars 1987, p. 4, note F. Moderne ; Rev. adm. 1987. 35, note P. Terneyre). Mais si une piste de **ski** ne constitue pas « par elle-même un ouvrage public », il en va différemment de certains équipements qui contribuent à son aménagement. Tel est le cas, par exemple, d'un tunnel (CE 17 juin 1986, *Grospiron c/ Commune de Val-d'Isère*, D. 1987. Jur. 113, note Excoffier), d'un filet de protection (CE 13 févr. 1987, *Viéville*, Lebon 60 ¶ ; AJDA 1987. 487, note J.-B. Auby ; LPA 6 mars 1987, p. 4, note F. Moderne) ou, plus largement, des remontées mécaniques (par ex., CE 5 sept. 2001, *SCI Plein Sud*, n° 202836). Le présent arrêt s'inscrit dans le droit fil du principe posé en 1986 puisque la haute juridiction considère que la cour d'appel de Marseille a méconnu les règles de répartition des compétences entre les deux ordres de juridiction en se déclarant compétente pour statuer sur l'action en responsabilité dirigée contre la commune de Font-Romeu « sur le terrain des dommages de travaux publics ». Dans un second temps, certains juges du fond ont pu considérer, dans le prolongement de l'arrêt *Rebora*, qu'une piste de **ski** n'appartenait pas au domaine public, faute d'avoir reçu un aménagement spécial ou, pour reprendre l'actuelle notion de l'article L. 2111-1 du code général de la propriété des personnes publiques, un aménagement indispensable (en ce sens, CAA Lyon 3 févr. 2005, *Département de la Savoie*, n° 03LY01290, AJDA 2005. 1531, note J.-D. Dreyfus ¶ ; CAA Lyon 17 nov. 2005, *Commune de Saint-Bon-Tarentaise*, n° 03LY00492).

Il paraît presque inutile de rappeler combien ces conceptions jurisprudentielles sont contestables. Au vrai, et dans ses deux versants - ouvrage public et domaine public -, elle est essentiellement mue par des considérations de pure opportunité. Le refus de reconnaître le caractère d'ouvrage public aux pistes de **ski** permet de réduire la responsabilité des collectivités territoriales en cantonnant les potentialités du « défaut d'entretien normal » à des ouvrages particuliers (v. J. Petit, *Ouvrage public - Notion*, J.-Cl. Propriétés publiques, fasc. 8, n° 88 et s.). S'agissant de l'exclusion des pistes de **ski** du champ de la domanialité publique, elle semble principalement motivée par la volonté, d'une part, de ne pas remettre en cause les nombreux baux commerciaux ou baux à construction consentis par les collectivités territoriales et, d'autre part, de ne pas paralyser les politiques foncières menées dans le cadre de l'aménagement des stations de montagne (v. P. Yolka, *Le statut des pistes de ski : nouveaux développements*, JCP Adm. 2006. 1264).




Cette approche opportuniste et réductrice présente néanmoins un avantage, ainsi qu'en témoigne l'arrêt *Beaufils*. Le recul du travail et du domaine publics permet, en creux, l'unification du contentieux autour de la notion de service public industriel et commercial. Pour dire les choses autrement, le caractère répulsif des uns favorise, par un effet de vasques communicantes, le caractère attractif de l'autre.


La primauté du caractère industriel et commercial du service

Au cas présent, la qualification d'industrielle et commerciale retenue pour le service des pistes tient davantage d'une confirmation que d'une révolution.

En premier lieu, des arguments de texte militaient en faveur d'une telle qualification. Il faut en effet rappeler que l'article L. 342-13 du code du tourisme, issu de l'article 47 de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, dispose que le

service des remontées mécaniques est assuré « soit en régie directe, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente ». Certes, cette rédaction est doublement ambiguë. D'une part, aux termes de ce texte, la qualification industrielle et commerciale du service n'est envisagée que dans l'hypothèse où le service est géré par une personne publique, soit directement en régie soit indirectement au moyen d'un contrat de délégation. D'autre part, si l'article L. 342-13 trouve sa place dans une section consacrée aux « remontées mécaniques et pistes de **ski** » (code du tourisme, Livre III, Titre IV, Chapitre 2, Section 3), il concerne le service des remontées mécaniques, à l'exclusion du service des pistes (contra, G. Pellissier, comm. préc.). Mais il n'y a rien ici de nature à empêcher que le service des pistes soit qualifié d'industriel et commercial. D'abord, il paraît douteux qu'en ce qui concerne le service des remontées mécaniques, le législateur ait entendu réserver cette qualification pour les seules hypothèses où le service est géré par une personne publique (en ce sens, D. Pouyaud, note préc.). Du reste, l'application des critères posés aux termes de la jurisprudence *USIA* de 1956 (CE ass. 16 nov. 1956, *Union Syndicale des Industries Aéronautiques*, D. 1956. 759, concl. Laurent), et plus particulièrement le critère tiré du mode de financement du service, permet de se convaincre du caractère industriel et commercial de cette activité. Et c'est ainsi que, sans surprise, le juge des conflits a considéré que le service des remontées mécaniques est un service public industriel et commercial, et cela indépendamment du mode de gestion (par ex., T. confl. 7 déc. 1998, *Jauzy*, n° 03126 ; T. confl. 24 févr. 2003, *Schach c/ Société Deux-Alpes Loisirs*, n° 3340). Ensuite, le code du tourisme n'exclut pas l'assimilation entre le service des remontées mécaniques et celui des pistes dans la mesure où il dispose que « le service des remontées mécaniques, le cas échéant étendu aux installations nécessaires à l'exploitation des pistes de **ski**, est organisé par les communes sur le territoire desquelles elles sont situées [...] ».

En second lieu surtout, la qualification consacrée par le Conseil d'Etat dans l'arrêt *Beaufils* pouvait se prévaloir de plusieurs précédents jurisprudentiels. Dans un premier temps, et après l'avoir retenue pour le service des remontées mécaniques, le Tribunal des conflits avait étendu, dès 2001, la qualification de service industriel et commercial au service des pistes, opérant ainsi l'unification du régime juridique de l'exploitation des stations de **ski** (T. confl. 18 juin 2001, *Consorts Robert et autres*, n° 3246  ; plus récemment, T. confl. 20 mars 2006, *Pirreda*, Lebon T. 785). Dans un second temps, plusieurs cours administratives d'appel avaient également appréhendé la gestion du domaine skiable dans sa globalité, et cela en faveur de la qualification de service industriel et commercial (v. en ce sens, CAA Lyon 7 juill. 1995, *Fauroux et autres*, Lebon 541  ; plus récemment, CAA Bordeaux, 10 juin 2008, *Aizpeolea Oyarbide*, AJDA 2008. 1846 ). Très tôt, la Cour de cassation avait semblé, elle aussi, adhérer à cette approche synthétique (Civ. 1re, 19 mars 1996, *Gavier c/ Société Préservatrice foncière assurances et a.*, Bull. civ. I, n° 142), avant d'opter pour une position beaucoup plus équivoque (Civ. 1re, 13 nov. 2003, *Lacombe c/ Société d'étude, de participation et de développement*, JCP 7 janv. 2004, somm. 41).

Ces deux considérations, textuelle et jurisprudentielle, étaient donc de nature à inciter la haute juridiction administrative à unifier et, partant, à simplifier le contentieux des accidents de **ski**. Que ceux-ci soient survenus à la montée ou à la descente, la victime peut désormais rechercher la responsabilité de l'exploitant devant le seul juge judiciaire. En effet, il est de principe constant que les rapports entre l'usager et le service industriel et commercial sont des rapports de droit privé dont le contentieux ressortit à la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire (même en présence de travaux publics ou d'un ouvrage public : T. confl. 24 juin 1954, *Galland*, Lebon 717 ; T. confl. 17 oct. 1966, *Veuve Canasse c/ SNCF*, Lebon 834  ; JCP 1966. II. 14899, concl. A. Dutheillet de Lamothe).

A ce stade, la solution consacrée par le Conseil d'Etat dans son arrêt *Beaufils* appelle au moins trois observations. D'abord, ici encore, le mode de gestion du domaine skiable est neutre en ce qui concerne la qualification du service. S'il existe bien une présomption d'administrativité pour les services gérés directement par des personnes publiques, cette présomption n'est certainement pas irréfragable. A cet égard, comme le soulignent fort justement certains auteurs, la jurisprudence offre de nombreux exemples dans lesquels un service géré en régie

directe a pu être qualifié de service industriel et commercial (v. en ce sens, comm. G. Pellissier, préc.).

Ensuite, on pourrait objecter que la simplification apportée par l'arrêt *Beaufils* n'a pu être opérée qu'au prix d'une approximation discutable. En effet, s'il existe peu de doutes quant au caractère industriel et commercial du service des remontées mécaniques, il n'en existe pas beaucoup plus s'agissant du caractère administratif du service des pistes, surtout lorsqu'il est assuré, comme au cas d'espèce, en régie. L'exploitation des pistes est une activité gratuite qui vise principalement à assurer la sécurité des skieurs (v. sur ce point, note D. Pouyau, préc.). Mais, orthodoxe au plan des principes juridiques, cette vision n'est pas entièrement satisfaisante dans la réalité. D'une part, l'entretien des pistes ne poursuit pas qu'un objectif de sécurité. Il poursuit également un but beaucoup plus récréatif et incidemment lucratif, celui d'apporter aux skieurs des conditions optimales pour pratiquer les sports de glisse. Il n'est pas contestable que la réputation d'une station s'adosse, avant tout, sur l'étendue et la qualité de son domaine skiable. D'autre part, et surtout, il est concrètement délicat de scinder radicalement le service des remontées mécaniques et l'exploitation des pistes. A cet égard, la gratuité du service des pistes est plus théorique que réelle. Dans la plupart des cas, les usagers sont disposés à payer le service de remontées mécaniques pour la seule raison qu'il leur permet d'emprunter plus facilement les pistes. Pour dire les choses autrement, le paiement des remontées mécaniques peut être regardé comme un droit de péage pour l'utilisation des pistes, dont la gratuité mérite donc d'être relativisée. Dans cette perspective, la séparation entre service des remontées mécaniques et service des pistes est beaucoup moins marquée qu'il n'y paraît de prime abord et l'unification confirmée par la haute assemblée ne heurte pas profondément la méthode traditionnelle du faisceau d'indices.



Et au final, la victoire de la réalité sur la fiction peut également être regardée comme une revanche de la méthode synthétique sur la méthode analytique, laquelle était, à la suite de la jurisprudence *Rebora*, source de complications inutiles.

Toutefois, l'unification issue de l'arrêt *Beaufils* n'exclut pas complètement le juge administratif du domaine skiable. Même si elle est réduite, celui-ci conserve une compétence concurrente pour connaître du contentieux des accidents de **ski**.


#### Le domaine skiable et la compétence concurrente du juge administratif

Le principe consacré par l'arrêt *Beaufils* laisse subsister la compétence du juge administratif dans deux hypothèses. D'une part et surtout, le domaine skiable est traditionnellement le siège de l'intervention de la police administrative. D'autre part et plus exceptionnellement, le juge administratif est susceptible de recouvrer sa compétence pour les dommages causés aux agents et aux tiers.

#### L'intervention de la police administrative

L'exercice des pouvoirs de police du maire s'étend à l'ensemble du domaine skiable, même dans ses parties non balisées (v. en ce sens, CE 12 mai 1978, *Lesigne*, Lebon T. 725  ; également CE 31 oct. 1990, *Commune de Val-d'Isère*, n° 78646 ; toutefois, l'obligation de sécurité qui pèse sur l'autorité municipale ne s'étend pas au « hors-piste », v. CE 10 juill. 1981, *Commune de Bagnères-de-Bigorre*, Lebon T. 639  ; CE 21 juill. 1989, *Bourdarot*, n° 79714). De façon constante, il appartient au juge administratif de connaître des litiges nés à l'occasion de l'exercice d'une prérogative de puissance publique et, plus particulièrement, à l'occasion de l'intervention ou de l'abstention fautive de la police administrative. Ni le statut de la victime (usager du service ou tiers), ni le statut de la propriété (propriété privée, domaine public ou privé) ni, éventuellement, le statut de l'ouvrage ne sont susceptibles de remettre en cause cette compétence. Pourtant, l'unité contentieuse traditionnellement réalisée autour de la notion de police administrative pourrait être perturbée par la jurisprudence *Beaufils*.

Effectivement, l'obligation de sécurité qui pèse sur le gestionnaire du service des pistes peut potentiellement concurrencer l'obligation de sécurité qui incombe au maire au titre de ses






pouvoirs de police. Certes, cette concurrence n'est pas nouvelle. Mais jusqu'à présent, elle n'avait pas pour effet de diviser le contentieux entre les deux ordres de juridiction parce que, du fait de sa nature administrative, le service public pouvait être absorbé par la police (v. à ce sujet, R. Vandermeeren, *Police administrative et service public*. Quand la police administrative et le service public se rencontrent dans les salles de casinos et s'unissent sur les pistes de ski, AJDA 2004. 1916 ). Tel n'est plus le cas avec la solution consacrée par l'arrêt *Beaufils*. La police administrative et le service industriel et commercial des pistes doivent désormais être distingués. Deux séries de difficultés peuvent découler de cette dichotomie.

D'une part, il sera parfois malaisé, en pratique, de faire le départ entre les obligations de sécurité pesant sur l'autorité municipale et celles attachées à la gestion du service des pistes. Pour s'en convaincre, il suffit de rappeler que, si le maire a le devoir de signaler les dangers menaçant les skieurs, cette mission incombe également à l'exploitant. L'incertitude qui en résulte pourrait donc contraindre la victime à saisir deux juridictions, situation qui ne participe certainement pas au renforcement des droits des justiciables.

D'autre part, la concurrence juridictionnelle risque de déboucher, au fond, sur une divergence - ou à tout le moins une différence - d'appréciation quant à la mise en oeuvre des responsabilités. Sur cette question, on sait qu'en ce qui concerne le domaine skiable, le juge administratif n'est pas, en général, prompt à reconnaître la faute de l'autorité de police. Au point qu'on peut se demander si la faute simple n'est pas un principe de façade, derrière lequel l'exigence de la faute lourde continue, en silence, à produire ses effets réducteurs. Or, il n'est pas évident que le juge judiciaire se montre aussi peu favorable aux victimes. Certes, le plus souvent, l'obligation de sécurité qui pèse sur l'exploitant sera, en application de l'article 1147 du code civil, une obligation de moyen. Dans la plupart des cas, l'usager a un rôle actif (l'obligation est de résultat lorsque l'usager n'a qu'un rôle passif ; tel est le cas lorsqu'il est transporté par un télésiège ou un téléphérique, v., par ex., Civ. 1re, 11 mars 1986, Bull. civ. I, n° 65). Dès lors, la responsabilité de l'exploitant se rapproche, en théorie, de la responsabilité de l'autorité de police administrative dans la mesure où elle est une responsabilité pour faute prouvée. Cependant, le juge judiciaire se montre davantage enclin, en pratique, à admettre l'existence d'une faute (v. en ce sens, CA Chambéry, Civ. 1re, 14 oct. 2008, *Commune de Saint-Jean d'Aulps c/ Nobis*, JCP G, n° 15, 8 avr. 2009, IV, 1617). Là encore, l'arrêt *Beaufils* est source d'incertitudes, la solution ne profitant pas nécessairement aux victimes.

#### Les dommages causés aux agents et aux tiers

Si elles en réduisent sensiblement l'importance, les notions de travail et d'ouvrage publics ne sont pas complètement évacuées du contentieux des accidents survenus sur le domaine skiable. Effectivement, l'unification réalisée autour de la notion de service industriel et commercial par l'arrêt *Beaufils* ne peut bénéficier, de façon absolue, qu'aux seuls usagers du service des pistes.

En premier lieu, le principe selon lequel le contentieux des rapports entre le service public industriel et commercial et ses agents ressortit à la compétence du juge judiciaire connaît des exceptions. En dehors des hypothèses visées par la jurisprudence *Jalenques de Labeau* (CE sect. 8 mars 1957, Lebon 157), la compétence du juge administratif est susceptible de ressurgir lorsque le service est exploité par une personne publique. En effet, la compétence du juge judiciaire est écartée lorsque l'agent du service a la qualité de fonctionnaire (T. confl. 4 juill. 1991, *Pillard*, Lebon 469  ; CE 29 janv. 1992, *Bayle*, Lebon T. 836 ), en théorie du moins, lorsque son contrat recèle une clause exorbitante lui imprimant un caractère administratif (en ce sens, T. confl. 10 janv. 1983, *Commune d'Onesse-Laharie*, n° 02273  ; la référence aux clauses exorbitantes semble avoir toutefois disparu de la jurisprudence récente du Tribunal des conflits : par ex., T. confl. 20 mars 2006, *Charmot*, Lebon T. 911 , à propos d'un emploi de « perchiste du télésiège pour enfants »). Affleure ici l'idée, autrefois avancée par le commissaire du gouvernement Rivet, selon laquelle le bloc de compétences reconnu au juge judiciaire doit être circonscrit aux litiges « vraiment assimilables, en tous points, aux litiges privés » (concl. sur CE 26 janv. 1923, *De Robert-Lafrégeyre*, n° 62529 , RD publ. 1923. 245). Or, cette exception à la compétence du juge judiciaire peut revêtir un

intérêt particulier dans le cadre de la jurisprudence *Beaufils*. Si, comme le rappelle en l'espèce le Conseil d'Etat, le mode de gestion est indifférent en ce qui concerne la qualification du service des pistes de **ski**, il n'est, en revanche, pas neutre en matière de gestion des ressources humaines. Ainsi, il est fort probable que des fonctionnaires territoriaux soient affectés au service des pistes dans l'hypothèse où celui-ci sera géré en régie. A cet égard, la gestion du domaine skiable est susceptible d'intéresser plusieurs cadres d'emplois de la fonction publique territoriale, à commencer par ceux des filières technique, animation ou sportive. L'ensemble du contentieux des accidents survenus à ces agents, stagiaires ou titulaires, reviendra donc à l'ordre administratif.

En second lieu, la jurisprudence *Beaufils* ne gomme pas complètement le caractère attractif du contentieux des travaux publics. L'unification contentieuse réalisée autour de la notion de service public industriel et commercial ne produit pas ses effets qu'à l'égard des usagers et des agents du service. Il est en effet acquis avec la jurisprudence *Veuve Barbaza* que, pour les tiers au service, le dommage résultant d'un fait d'exploitation est assimilé à un fait de l'ouvrage (CE sect. 25 avr. 1958, *Veuve Barbaza*, Lebon 228). Or, le maintien de la compétence concurrente du juge administratif soulève, sur ce point, deux difficultés.

La première tient au fait qu'il est parfois délicat de distinguer l'utilisateur du tiers. Si la notion d'utilisateur du service public présente un caractère notablement extensif, la compétence du juge judiciaire ne s'impose que dans la mesure où le litige est né à l'occasion de la fourniture d'une prestation (v. R. Chapus, *Droit administratif général*, T. 1, Montchrestien, 2001, n° 1057 et s. ; également S. Nicinski, *L'utilisateur du service public industriel et commercial*, L'Harmattan, 2001, p. 13 et s.). Par exemple, le randonneur qui a emprunté un télésiège pour les commodités de sa promenade peut être considéré comme ayant bénéficié du service des pistes. Il pourra alors être assimilé à l'utilisateur skieur. Tandis que celui qui n'aura utilisé que ses propres moyens restera tiers par rapport au service, n'ayant été ni candidat au service ni bénéficiaire. L'exercice de qualification peut rapidement tourner à l'exercice de casuistique.

La seconde difficulté résulte du maintien contestable de la jurisprudence *Rebora*. Effectivement, le juge administratif n'est compétent pour connaître du contentieux de la responsabilité à l'occasion des dommages causés aux tiers que dans l'hypothèse où le dommage est imputable au fait de l'ouvrage public. Or, jusqu'à présent, le juge administratif a refusé cette qualité aux pistes de **ski**. Il en résulte que la méthode analytique qui présidait, avant la jurisprudence *Beaufils*, dans le contentieux des accidents de **ski** demeure un facteur de complexité dans le contentieux des dommages aux tiers. Cela est d'autant plus regrettable qu'il n'existe pas, en droit, de raisons déterminantes pour refuser la qualité d'ouvrage public aux pistes de **ski**. On peut alors souhaiter, sans trop espérer, que la jurisprudence *Beaufils* porte en germe l'abandon de la jurisprudence *Rebora*.

Au regard des limites auxquelles se heurte l'arrêt *Beaufils*, on peut se demander, au final, s'il n'était pas plus pertinent d'assurer l'unité contentieuse au profit du juge administratif, en structurant le régime juridique du domaine skiable autour des notions de service public administratif et d'ouvrage public. Mais c'était oublier peut-être un peu vite que le phénomène de privatisation des stations de **ski** est déjà trop avancé pour que la haute juridiction renverse, d'un simple coup de plume, cette tendance lourde. Faute de pouvoir la remonter, il était donc plus opportun d'incliner du côté de la plus grande pente.

#### **Mots clés :**

COMPETENCE \* Répartition des compétences entre les deux ordres de juridiction \*  
Compétence judiciaire \* Accident de **ski** \* Responsabilité de la commune