



NOTE D'INFORMATION

Economie
Environnement
Conception

53

Auteur : SETRA - CSTR

Editeur :



COLLISIONS VEHICULES GRANDS MAMMIFERES SAUVAGES Analyse jurisprudentielle des responsabilités

Mai 1997

Chaque année, un nombre sans cesse croissant d'animaux sauvages est tué sur l'ensemble des réseaux routiers et autoroutiers.

Les populations de cervidés, -chevreuils principalement- et de sangliers augmentent d'année en année et colonisent de nouveaux territoires.

Les collisions avec ces grands mammifères sauvages n'entraînent de dommages corporels pour les usagers que dans 5% des cas environ ; elles sont en revanche à l'origine de dommages matériels souvent importants.

L'Administration, dans le cadre de ses opérations de travaux publics, est de plus en plus confrontée à des litiges mettant en cause sa responsabilité. Du point de vue juridique, ce type d'accident pose des problèmes de responsabilité : celle du gestionnaire de l'infrastructure routière ou autoroutière si les mesures adéquates n'ont pas été prises lors de la construction ou par défaut d'entretien normal, celle du gestionnaire de la faune sauvage à travers la pratique de la chasse, celle de l'automobiliste qui, s'il doit rester maître de son véhicule, ne peut se retourner contre un tiers identifié, l'animal sauvage n'ayant ni maître ni gardien ("res nullius").

La présente note a donc pour objet de faire le point sur les différentes solutions apportées par la jurisprudence.

RAPPEL DE NOTIONS DE DOMANIALITÉ PUBLIQUE

Les voies routières sont soumises au régime de droit public et les juridictions administratives sont donc compétentes.

Les voies publiques sont classées en diverses catégories selon la collectivité auxquelles elles appartiennent : voies communales, routes départementales, routes nationales, autoroutes.

Les autoroutes concédées font également partie du domaine public de l'Etat et, selon une jurisprudence constante, il n'y a pas de liens contractuels entre les concessionnaires d'autoroutes et les usagers. Dès lors, les

dommages subis par les usagers sont des dommages de travaux publics dont le contentieux relève de la compétence administrative.¹

Lorsqu'un dommage est causé à un usager de la voie publique, la victime doit diriger son action contre la collectivité propriétaire de la voie et chargée de son entretien.

Le principe reste celui de la mise en cause de la collectivité propriétaire. Ainsi, lorsque les communes confient aux Services de l'Équipement l'entretien de leurs voies, l'éventuelle action en indemnités de la victime devra être exclusivement dirigée contre la commune et non contre l'Etat. Le

¹ T.C. 28 juin 1965, Demoiselle Ruban, Recueil Lebon, p. 816.

décret du 13 avril 1961^{*2} précise que le service des Ponts et Chaussées agit sous l'autorité du maire dans ce cas précis.

STATUT DE L'ANIMAL SAUVAGE

Les animaux sauvages, qui vivent à l'état libre, sont considérés comme «res nullius» : n'étant appropriés ni détenus par personne, ils ne peuvent être sous la garde de quiconque, propriétaire d'un fonds ou détenteur d'un droit de chasse. C'est également le cas du gibier : détenteur du droit de chasse ou propriétaire des terres parcourues par ce gibier ne sont pas responsables des accidents de circulation causés par les animaux sauvages, sauf si la victime peut apporter la preuve qu'ils ont commis une faute, une négligence ou une imprudence, conformément aux articles n° 1382 et 1383 du Code Civil.

LA RESPONSABILITÉ DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

Les dommages de travaux publics

Dans le cadre de «dommages de travaux publics», - c'est-à-dire des dommages causés du fait de la construction ou de l'entretien des routes et de leurs dépendances-, le juge a dégagé des solutions jurisprudentielles particulières en fonction de la situation de la victime. L'une de ces catégories concerne les usagers de l'ouvrage public, que sont les automobilistes.

On se place sur le terrain d'une responsabilité pour faute, cette dernière étant toutefois présumée : cela signifie que la victime n'a pas à établir l'existence de la faute dès lors qu'elle a utilisé l'ouvrage conformément à sa destination. Elle n'est donc pas tenue de faire la preuve du lien de causalité entre l'ouvrage public et le dommage subi.

L'Administration peut s'exonérer de toute responsabilité si elle prouve que la défectuosité n'était ni connue d'elle, ni prévisible et que le service n'avait, par conséquent, pas pu prendre, en temps utile, les mesures nécessaires pour y remédier ou encore que la victime a commis une faute, à savoir, par exemple, l'inattention ou l'imprudence du conducteur.

Le défaut d'entretien normal de la voirie publique

La responsabilité de l'exploitant de la voirie

² Décret n° 61-371 fixant les conditions d'exercice du concours technique du service des Ponts et Chaussées en matière de voirie des collectivités locales, J.O. 16 avril 1961, p. 3669.

routière est d'assurer la sécurité, l'écoulement de la circulation, le confort des usagers dans les meilleures conditions possibles : il lui incombe donc d'entretenir les routes et leurs dépendances. Par conséquent, si un danger quelconque apparaît et risque de mettre en péril la sécurité des usagers, le gestionnaire de la voirie concernée doit mettre fin à la situation dangereuse.

Dans le cas d'un dommage, le juge applique alors «la règle du défaut d'entretien normal». Le défaut d'entretien normal laisse apparaître un ouvrage anormalement entretenu et ce dans deux cas :

- d'une part, lorsque cet état constitue un danger pour ceux qui l'utilisent conformément à sa destination,
- d'autre part, quand son danger ne fait pas l'objet d'une signalisation.

Cet élément est le plus fréquemment retenu lors de contentieux relatifs aux collisions entre véhicules automobiles et animaux sauvages et ce, dans la mesure où l'entretien qui n'a pas été effectué, aurait dû raisonnablement être envisagé par le maître de l'ouvrage.

Ainsi, dans un arrêt du 28 mai 1971, la cour de Paris observe que l'apposition de panneaux signalant le passage d'animaux sauvages incombe à l'administration des Ponts et Chaussées ; il y a alors là, une invitation faite à la victime de rechercher la responsabilité de l'Etat.

C'est bien dans cette orientation que s'était engagée, pour obtenir réparation, la victime de l'accident de la circulation causé par le passage d'un chevreuil sur l'autoroute du Nord : la Société des Autoroutes du Nord de la France a été déclarée responsable car elle avait omis de signaler par un panneau approprié le danger de la traversée d'animaux sauvages en un lieu connu comme une zone de passage.

Une signalisation adaptée à l'importance du danger est, en général, considérée comme suffisante par le juge. Un manque de signalisation ou une signalisation défectueuse du danger encouru sur une voie publique engage donc, en cas d'accident, la responsabilité du gestionnaire de la voirie. A lui d'apporter la preuve qu'il existait une signalisation correcte au moment où se sont produits les dommages.

Dans la plupart des cas, le juge administratif retiendra donc la signalisation insuffisante ou inexistante pour relever un défaut d'entretien normal.

Ainsi, la Cour Administrative d'Appel de Nancy, le 10 décembre 1992, a annulé le jugement en date du 10 avril 1991³ par lequel le tribunal administratif de Lille a rejeté une demande tendant à obtenir réparation du préjudice subi par les requérants, du fait de l'accident dont a été victime un motocycliste, le 15 mars 1986.

Cet accident avait été provoqué par une collision avec un chevreuil qui traversait la chaussée de la route nationale n°42, sur laquelle la victime circulait en motocyclette. Le juge administratif a condamné l'Etat à indemniser les requérants, «considérant qu'il résulte de l'instruction que les bois longeant la RN42 à l'endroit où l'accident litigieux s'est produit, abritent en permanence une quinzaine de chevreuils ; que le maire d'Escoeuilles a indiqué dans une lettre du 3 mai 1988, adressée à la Direction Départementale de l'Equipement du Pas-de-Calais, que sur une période de six ans, quatre accidents, dus au passage de chevreuils, s'étaient produits sur la voie publique ; que ces circonstances attestent que les lieux où la victime est entrée en collision avec un chevreuil constituent une zone de passage habituel d'animaux sauvages ; qu'à défaut d'avoir pu implanter le long de la route un dispositif de nature à empêcher son franchissement par ces animaux, il revenait à l'administration de prévenir les usagers de cette voie du danger résultant de ce franchissement ; que dès lors, l'absence de panneau réglementaire A15B dans la zone concernée constitue un défaut d'entretien normal de la voie publique».

Il est à noter que, dans cet arrêt, la Cour Administrative d'Appel de Nancy fait référence au maire de la commune sur laquelle s'est produit l'accident.

Le maire d'une commune dispose en effet d'un pouvoir de police générale, totalement distinct de celui des dommages de travaux publics. En effet, l'article L131.2 du Code des Communes dispose que «la police municipale a pour objet le bon ordre, la sécurité et la salubrité publique. Elle comprend notamment... le soin de prévenir par des précautions convenables... les accidents... et, si il y a lieu de provoquer l'intervention de l'administration publique».

En cas de collisions avec des animaux sauvages, il est par conséquent opportun d'insister sur la possibilité d'une responsabilité du maire, qui peut et doit donc utiliser la faculté de «provoquer l'intervention de l'administration supérieure». Même s'il ne dispose pas réellement de moyens d'agir, il se rendrait coupable en ne la mettant pas en oeuvre. En tout état de cause, la victime d'un accident pourrait alléguer un tel argument pour se faire indemniser.

³ C.A.A. Nancy 10 décembre 1992, Consorts Docquois, requête n°91 NC 00352.

Dans le cas des **autoroutes**, le Conseil d'Etat fait peser sur les sociétés concessionnaires des obligations de sécurité particulièrement importantes, compte tenu de l'intensité du trafic et de la vitesse.⁴

Toutefois, l'Administration ou le concessionnaire ne sont ainsi pas tenus de prendre des mesures spéciales de signalisation ou de protection, dès lors que l'accident n'a pas lieu dans une zone de passage habituel de ces animaux. Ce principe a été rappelé dans un arrêt du Conseil d'Etat en date du 4 novembre 1987⁵.

Sur les **autres voies publiques**, la théorie du défaut d'entretien normal s'applique également. C'est à l'Administration de prouver qu'elle a normalement entretenu l'ouvrage. Toutefois, sur ces voies, les obligations de sécurité sont moins importantes que sur les autoroutes : l'implantation de clôtures le long de ces voies n'est pas systématique.

Définition de la zone giboyeuse

La responsabilité de la puissance publique pour le défaut d'entretien normal de l'ouvrage ne peut être retenue que si la négligence dans la gestion s'est produite dans une zone réputée giboyeuse.

Ainsi, la Cour Administrative d'Appel de Nancy, le 10 décembre 1992⁶, a reconnu «zone de passage habituel d'animaux sauvages» une portion de route longeant des bois abritant en permanence une quinzaine de chevreuils, où il y avait eu quatre accidents sur une période de six ans.

Par ailleurs, le Tribunal Administratif de Rouen, le 25 août 1989⁷, a déclaré que la survenance de quatre accidents dans une période de dix ans, ne peut faire considérer la portion d'autoroute en cause comme une zone où le passage de grands animaux est habituel.

De même, la Cour Administrative d'Appel de Lyon, le 24 novembre 1993⁸, considère que deux accidents avec des sangliers sur une période de cinq ans ne permet pas de considérer la zone comme un passage habituel de grand gibier.

⁴ C.E., 15 avril 1983, Gobart contre la Société de l'Autoroute Paris-Lyon, Gazette du Palais, I, p. 46.

⁵ C.E., 4 novembre 1987, Société des Autoroutes du Sud de la France, requête n°80.150, J.C.P., IV, p. 50.

⁶ Déjà cité.

⁷ T.A. Rouen, 25 août 1989, M. Yann Quéré, requête n° 66222.

⁸ C.A.A. Lyon, 24 novembre 1993, M. Ciaramella, requête n°93 LY 00 563.

Il semble donc que la notion de zone giboyeuse ne soit pas clairement définie par la jurisprudence.

La pose de clôtures à gibier n'est obligatoire qu'à proximité des massifs forestiers qui abritent du gros gibier ou bien dans des zones où le passage de ces grands animaux est habituel⁹.

Ainsi, le Conseil d'Etat, le 4 novembre 1987¹⁰ (requête n°80-150, inédit), n'a pas retenu la responsabilité de la société des autoroutes du Sud de la France car cette dernière avait posé les barrières sur plus de 10 kilomètres de long excédant de 1,5 kilomètres la zone qui lui avait été signalée comme giboyeuse par les services techniques compétents (Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt). Le fait que l'accident se soit produit à plus de 2,5 kilomètres de cette zone ne pouvait ainsi la rendre responsable.

Les services techniques de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt donnent leurs avis sur le passage habituel des grands animaux, dans les massifs abritant du gibier. Cependant, si cette évaluation est bien réelle au jour de la construction de la route ou de l'autoroute, cela n'est plus le cas au cours des années qui suivent car ces populations animales ont tendance à augmenter et à changer de lieu d'habitat.

C'est pourquoi on a pu avoir de nombreux litiges au moment d'accidents survenus en-dehors de ces zones réputées giboyeuses au moment de la création de l'infrastructure. Le recensement des collisions sur autoroutes a pu ainsi montrer que nombre d'entre elles impliquant le sanglier survenaient en dehors des massifs forestiers équipés de clôtures.

LA RESPONSABILITÉ DES PERSONNES DE DROIT PRIVÉ

La responsabilité du propriétaire du fonds et du détenteur du droit de chasse

Les accidents provoqués par le choc avec un grand mammifère peuvent aussi impliquer la responsabilité du chasseur, du propriétaire du fonds duquel provenait l'animal. En effet, le propriétaire des lieux, où le gibier se tient, et le titulaire du droit de chasse sur ceux-ci, peuvent être responsables des accidents causés par le gibier provenant de leurs biens ou de leur chasse, en cas de faute de leur part engageant leur

responsabilité au sens du droit commun des articles 1382 et 1383 de Code Civil.

Il appartient à la victime du dommage d'apporter la preuve que le propriétaire ou le détenteur du droit de chasse du fonds d'où provenait l'animal a bien commis une faute, une négligence ou une imprudence, par exemple à l'occasion de la poursuite de l'animal, auteur de l'accident, dans le cadre d'une action de chasse. Il y a, en effet, dans ce cas, «modification du comportement naturel de l'animal»¹¹.

On peut ainsi citer le jugement du Tribunal d'Instance de Tours en date du 5 avril 1967¹² qui a débouté de sa demande de dommages et intérêts un automobiliste victime d'une collision avec un sanglier qui, suivi par des chiens, avait traversé une route au cours d'une battue organisée et dirigée par un lieutenant de louveterie, au motif que ni la victime ni les débats n'apportaient à l'encontre de l'organisateur de la battue la preuve d'une faute, d'une imprudence ou d'une négligence ayant pu déterminer les dommages.

A contrario, le Tribunal d'Instance de Montreuil sur Mer le 23 octobre 1963¹³ retient la responsabilité d'un herbager qui retenait par des procédés artificiels sans prendre les précautions nécessaires, des biches et des cerfs en des lieux habités et où la circulation automobile était importante.

Cette responsabilité pourrait également être engagée lorsque les animaux sont en surdensité (laquelle résultera d'une expertise) et que le fonds n'est pas ou est insuffisamment chassé. Se pose ici le problème du plan de chasse.

Le plan de chasse détermine, pour un gibier donné, le contingent à prélever au cours d'une campagne de chasse. Il est fixé par arrêté préfectoral. Il définit un nombre d'animaux à tirer sur un territoire pendant une période propre à chaque département. Il est mis en oeuvre chaque année par l'autorité administrative dans les conditions fixées par Décret en Conseil d'Etat (article L 225-1 du Code Rural). Il est attribué au détenteur du droit de chasse et à ses ayants-droit.

L'indemnisation administrative des dégâts causés par le grand gibier a été mise en place par la Loi du 27 décembre 1968¹⁴ : un fonds d'indemnisation, alimenté principalement par les chasseurs de grand gibier (cervidés, sangliers), est géré par l'Office National de la Chasse ;

⁹ En raison de l'absence de jurisprudences relatives aux autres voies routières, on ne peut s'appuyer ici que sur des cas autoroutiers.

¹⁰ C.E. 4 novembre 1987, Société des Autoroutes du Sud de la France c/de Lauzon, requête n° 80 150, (inédit).

¹¹ Déjà cité.

¹² TI Tours 5 avril 1967, le St Hubert, juin 1982, p. 308.

¹³ TI Montreuil sur Mer, 23 octobre 1963, le St Hubert, juin 1982, p. 308.

¹⁴ Loi de Finances pour 1969 n° 68-1192.

l'indemnisation n'est pas prévue pour les dégâts causés aux véhicules.

Si le plan a été correctement exécuté par le chasseur, sa responsabilité ne pourra plus être recherchée, le nombre d'animaux à capturer étant déterminé par l'autorité administrative. En revanche, si le préfet n'accorde pas un plan de chasse suffisant, sa responsabilité pourrait être engagée, donc celle de l'Etat.

Certains automobilistes ont recherché la responsabilité de l'Office National de la Chasse.

Toutefois, il a été jugé que sa responsabilité ne pourrait être retenue que s'il est prouvé une surpopulation d'animaux. Seulement, il reste très difficile de savoir véritablement quelles actions ont pu amener cette surdensité de gibier. Il est un fait que le plan de chasse y contribue mais il ne faut pas non plus aller dans l'excès en retirant "tout droit au gibier d'exister".

Au-delà des espèces "gibier", c'est l'ensemble de la faune sauvage qui se trouve concernée. La présence de la faune sauvage est un élément normal dans un territoire, quand bien même celui-ci serait traversé par des routes ou des autoroutes.

RECOMMANDATIONS

Face au phénomène croissant des collisions véhicules-grands mammifères sauvages, lié à l'augmentation des populations animales et à l'accroissement de la circulation, les gestionnaires de la voirie doivent être attentifs et prendre éventuellement des mesures de prévention.

En l'état actuel du droit, et afin que la responsabilité de ces gestionnaires ne puisse être engagée, il conviendrait dans chaque département de localiser les zones où les collisions sont fréquentes et de vérifier ainsi le bon emplacement des panneaux de signalisation de danger (A15B). Il n'est pas inutile de rappeler ici que la signalisation doit être adaptée à l'importance du danger encouru et que la multiplication des panneaux peut nuire à l'effet recherché.

Par ailleurs, il serait opportun de mener des actions de sensibilisation plus poussée de l'automobiliste, aux périodes où les accidents sont susceptibles d'intervenir en plus grand nombre.

La mise en oeuvre d'autres mesures est bien évidemment à envisager avec l'ensemble des partenaires (gestionnaires de la faune sauvage) : un panel d'actions possibles a été dressé dans la note d'information n° 25.

Bibliographie

- **CHAPUS R.**, 1991, «Droit administratif général», Tome 1 et 2, 5ème édition, Montchrestien.
- **CHARLEZ A.**, décembre 1991, «Grand gibier et collisions automobiles», Bulletin mensuel de l'Office National de la Chasse, Page juridique, p. 2.
- **DALLOZ- SIREY**, 1966, Tribunal des Conflits, 28 juin 1985, 380 p.
- **GUILBAUD J.**, 1983, «La chasse et le droit», 12ème édition, Litec, 808 p.
- **JURISCLASSEUR ADMINISTRATIF**, 1994, Fascicule 932, p. 11.
- **JURISCLASSEUR ENVIRONNEMENT.**
- **LACHAUME**, 1991, «Les grandes décisions de la jurisprudence», Droit administratif, P.U.F.
- **CETE de l'OUEST**, 1997, Etude jurisprudentielle de responsabilités en matière de collisions véhicules - grands mammifères sauvages, Rapport d'étude (août 1995).

Cette note a été rédigée par :

Guy DESIRE et Karine POTHIN
CETE de l'Ouest
Rue René Viviani - 44062 NANTES CEDEX 02 - ☎ : 02 40 12 83 53

S.E.T.R.A., 46, avenue Aristide Briand - BP. 100 - 92223 BAGNEUX Cedex - France
☎ 01 46 11 31 31 - Télécopie 01 46 11 31 69 - 01 46 11 36 83
Renseignements techniques : Sonia GEAI - S.E.T.R.A. - CSTR - ☎ 01 46 11 36 26
Virginie BERNARDON - S.E.T.R.A. - CSTR - ☎ 01 46 11 32 46
Bureau de vente ☎ 01 46 11 31 55 - 01 46 11 31 53 - Référence du document : **B 9734**

Ce document a été édité par le SETRA, il ne pourra être utilisé ou reproduit même partiellement sans son autorisation.

AVERTISSEMENT :

Cette série de documents est destinée à fournir une information rapide. La contrepartie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur ni de l'administration.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.