

Grand gibier

et collisions automobiles



L. Barbier/ONCFS

Les modalités d'indemnisation des automobilistes victimes de collision avec une espèce de grand gibier ont évolué tout récemment. Davantage de situations sont désormais couvertes par l'intervention du Fonds de garantie dommages. Explications...

Ginnie Charlez¹

¹ Chef de la Mission Conseil Juridique de l'ONCFS - Paris.

La faune sauvage est, en France, particulièrement variée et abondante. Cette abondance, plus spécialement celle des grands animaux, résulte pour une bonne part de la généralisation, par la loi n° 78-1240 du 29 décembre 1978, du plan de chasse de certaines espèces de grand gibier : Cerf, Daim, Mouflon, Chevreuil.

En raison de leur taille ainsi que de celle d'une autre espèce bien représentée sur le territoire national, le Sanglier, les

collisions avec des véhicules automobiles ne sont pas rares et peuvent occasionner non seulement des dommages matériels, mais également des dommages corporels graves pour le conducteur et les passagers du véhicule accidenté.

Or, l'automobiliste victime d'une collision avec un animal sauvage se trouvait, il y a peu encore, particulièrement dépourvu puisqu'il n'existait pas de texte instaurant, par exemple, un fonds d'indemnisation qui aurait pu au moins garantir les dommages corporels des victimes. Par ailleurs et au contraire de ce qui se passe dans d'autres pays européens tels que l'Allemagne notamment, la garantie « tous dommages » (l'assurance dite « tout risque ») des

compagnies d'assurance n'est pas obligatoire en France.

L'automobiliste se trouvait donc dans l'obligation, s'il voulait être indemnisé, de rechercher un responsable, ce qui demeure particulièrement difficile. En effet, la disposition du Code de la route selon laquelle le conducteur doit rester maître de son véhicule, reste le principe tout d'abord retenu. En outre, en raison de la nature de « *res nullius* » (bien n'appartenant à personne) de la faune sauvage en France, le problème de la mise en cause des responsabilités est particulièrement délicat.

Cette situation a fort heureusement évolué récemment avec la publication de la loi n° 2003-706 du 1^{er} août 2003 de sécurité financière (J.O.

n° 177 du 2 août 2003) dont le chapitre III est consacré à la sécurité des assurés. Ce texte qui traite notamment des fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, prévoit l'extension de la compétence du Fonds de garantie des accidents de circulation et de chasse aux entreprises d'assurances de dommages. Il modifie donc favorablement la situation de certaines des victimes de collisions avec les grands animaux, qui ne relevaient d'aucune indemnisation autre que celle de responsabilité. Toutefois, les anciennes dispositions relatives à la responsabilité de certaines personnes physiques ou morales demeurent. Nous examinerons ces points successivement.



E. Midoux/ONCFS

Le résultat d'une collision avec un cerf...

I- Responsabilité du gestionnaire du territoire

I.1- Du fait de l'action de chasse

Les solutions diffèrent en premier lieu suivant que l'animal impliqué dans l'accident faisait ou non l'objet d'une action de chasse.

Il appartient, en effet, 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 impliqué dans la collision a bien commis une faute, une négligence ou

une imprudence, conformément aux articles 1382 et 1383 du Code civil, 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, dans ce cas, modification du comportement naturel de l'animal.

Ainsi, dans un arrêt rendu le 28 mai 1971, la Cour d'appel de Paris, après avoir rappelé que le Sanglier, animal particulièrement erratique, se déplaçait principalement la nuit sans qu'il soit possible de contrôler ses allées et venues, et constaté que les sangliers se trouvaient en nombre limité sur le domaine, que, de plus, aucun texte réglementaire n'imposait au propriétaire de clôturer ses possessions et qu'au

jour et sur le territoire de l'accident, l'animal n'était ni poursuivi par des chiens, ni effrayé par quoi que ce soit ayant une action de chasse pour origine, a mis hors de cause le propriétaire qui n'avait commis aucune faute.

Cet arrêt est d'ailleurs conforme à une jurisprudence constante (Cour d'appel de Bordeaux, 14/05/1963 ; Cour d'appel de Paris, 01/07/1963).

I.2- En raison de la surdensité des populations

Cette responsabilité pour faute peut également être engagée lorsque les animaux sont en surdensité (laquelle résultera d'une expertise) et que le fonds n'est pas ou insuffisamment chassé. Dans ce deuxième cas, un partage de responsabilités pourra intervenir car le juge peut estimer que le propriétaire, en laissant proliférer les grands animaux sur son fonds, fait courir un risque que l'on pourra qualifier d'anormal et qui constitue une faute dont il doit assumer les conséquences.

I.3- Le gardien de l'animal qualifié de « *res propria* »

La mise en oeuvre de l'article 1385 du Code civil n'interviendra pas ou très rarement, car elle concerne la respon-

sabilité, en tant que gardien, du propriétaire d'un animal, le plus souvent domestique, que celui-ci soit sous la garde directe du propriétaire ou qu'il se soit échappé.

Cependant, cette responsabilité peut être mise en jeu, dès lors que l'animal franchirait la clôture d'un enclos répondant aux conditions de l'article L. 4224-3 du livre II du Code rural de l'environnement. Dans ce cas, en effet, les animaux de mêmes espèces que le gibier sont considérés comme « *res propria* » (appartenant au propriétaire de l'enclos).

Il convient donc, dans le cas des enclos, d'attirer particulièrement l'attention de l'organisateur de chasse d'une part, dans le déroulement de la chasse et les précautions à prendre, et du propriétaire de l'enclos d'autre part, en ce qui concerne l'étanchéité de la clôture mise en place.

La même solution est à adopter dans le cas d'animaux détenus dans un élevage autorisé ou dans un parc zoologique. La qualité de *res propria* de ces spécimens n'est pas douteuse.

II- Responsabilité du gestionnaire des voies de circulation

II.1- Les autoroutes

Une autre cause de responsabilité peut être recherchée, celle de l'Etat et plus exactement celle de l'administration chargée de l'entretien du réseau routier. En effet, comme le rappelle l'arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 28 mai 1971, il appartient à cette administration d'apposer des panneaux signalant le passage d'animaux sauvages, lorsque celui-ci est connu. L'absence de balisage constitue alors un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public. Dans ce cas, ce sont les tribunaux de l'ordre administratif qui doivent se prononcer et le Conseil d'Etat est intervenu récemment à ce sujet, à au moins deux reprises, pour des accidents survenus sur des autoroutes.

Soulignons tout d'abord que les obligations qui pèsent sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont plus importantes que pour les routes ordinaires. En effet, en raison des vitesses plus élevées autorisées sur autoroute et de la sécurité renforcée pour les usagers de ce type d'équipement, l'intervention d'un événement for-

tuit, tel que la traversée par un sanglier ou un chevreuil, aura des conséquences, en cas d'accident, beaucoup plus graves.

Dans un premier arrêt en date du 20 novembre 1987, le Conseil d'Etat rappelle le principe, déjà dégagé par lui, que, eu égard aux conditions de circulation sur les autoroutes, l'absence de tout aménagement particulier destiné à empêcher l'accès des grands animaux sauvages sur ces voies publiques ne constitue un défaut d'entretien normal que :

- à proximité des massifs forestiers abritant du gros gibier ;
- dans les zones où le passage des grands animaux est habituel.

Dans l'affaire en cause, il résultait de l'instruction que l'accident entre un sanglier et une automobile avait eu lieu à proximité d'un massif forestier qui abritait du gros gibier et sur une section de l'autoroute où le grillage qui la borde s'interrompait ou était remplacé par de simples glissières de sécurité. Le Conseil d'Etat en a conclu que la société concessionnaire de l'autoroute Estérel-Côte-d'Azur n'avait pas assuré un entretien normal de la voie publique et devait être déclarée responsable des dommages causés à l'automobiliste, lequel, au surplus, n'avait commis aucune imprudence.

Dans une deuxième affaire, l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 4 novembre 1987 aboutit à une solution contraire, la société des autoroutes du Sud de la France rapportant la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage public. En effet, cette dernière avait pris soin de s'informer auprès des services techniques compétents de la zone de passage habituel des grands animaux et, au vu des renseignements recueillis, avait établi une barrière de plus de 10 km de long, excédant de 1 500 m la zone qui lui avait été signalée. L'accident entre une automobile et un sanglier s'étant produit à 2 500 m de la zone considérée, la société des autoroutes du Sud de la France avait bien assuré l'entretien normal qui lui incombait et l'automobiliste fut débouté de sa demande.

Les barrières dont il s'agit ont des caractéristiques particulières différentes des normes habituelles (grillage de 1,40 m de hauteur habituellement). Dans ce cas, ces clôtures sont en fait compa-

rables à celles exigées pour les enclos cynégétiques : grillage d'une hauteur de 2 m à 2,50 m, avec un retour en haut du grillage, d'une résistance particulière et doublé par des fils tendus au ras du sol afin d'empêcher les grands animaux de franchir la clôture en sautant.



Barrière grillagée et passage à grand gibier sous voie.

II.2- Les routes ordinaires

L'obligation qui pèse sur les sociétés d'autoroute d'assurer une sécurité particulière aux usagers est plus importante que celle mise à la charge de l'Etat ou des collectivités territoriales pour les routes ordinaires. En effet, dans ce cas, les Ponts et Chaussées ont le service gestionnaire a simplement l'obligation de baliser les routes longeant les massifs forestiers de panneaux spécifiques « passage éventuel d'animaux sauvages » ; l'automobiliste, quant à lui, doit adapter la vitesse de son véhicule aux conditions de circulation et donc rester maître de sa vitesse.

L'implantation d'une signalisation adéquate peut également être exigée pour les zones, même non boisées, où le passage d'animaux est fréquent.



III- Responsabilité de l'auteur de lâchers de grands animaux

On pourrait penser qu'il existe une troisième manière de mettre en cause la responsabilité de l'auteur du dommage ; lorsque des lâchers de grands animaux ont été effectués, par exemple. Ce cas a fait l'objet d'un jugement (inédit) rendu entre l'Office national de la chasse et un automobiliste devant le Tribunal administratif de Clermont-Ferrand, le 3 décembre 1987. En l'espèce, le véhicule avait été endommagé par un cerf et l'automobiliste s'était retourné contre l'Office national de la chasse qui, une quinzaine d'années auparavant, avait procédé à des lâchers dans les forêts voisines en vue de leur repeuplement en cerfs.

Le Tribunal a rejeté la demande en « considérant qu'il est constant qu'un animal, même élevé en captivité, redevient gibier *res nullius* dès qu'il retrouve son entière liberté et qu'il est insusceptible d'appropriation sans un fait de chasse ; qu'au surplus, et s'il s'avérait établi qu'un lâcher de cerfs soit intervenu à l'initiative de l'Office précité, ledit lâcher ne serait constitutif d'une faute que s'il était prouvé qu'il en serait résulté un surpeuplement de la région en cervidés ; que le requérant, d'une part, n'apporte pas une telle preuve et, d'autre part, ne conteste pas utilement les éléments chiffrés produits par l'Office national de la chasse pour prouver l'absence dans la région concernée d'une telle surpopulation ; qu'il s'ensuit qu'il n'est pas fondé à demander réparation à l'Office national

de la chasse du préjudice subi. ».

Une solution différente aurait pu cependant être adoptée si l'accident s'était produit alors que le lâcher venait de se produire ou que, de ce seul lâcher, une surpopulation de l'espèce serait intervenue dans un délai rapproché. Le délai de 15 ans écoulés entre la période du

lâcher et l'accident, outre le faible nombre d'animaux, plaidait en faveur du rejet de la demande.

IV- L'indemnisation des victimes

IV.1- Le droit commun

En tout état de cause, les passagers du véhicule sont indemnisés dans le cadre des dispositions de la loi du 5 juillet 1985 dite loi Badinter, qui met à la charge de la compagnie qui garantit le véhicule la prise en charge de la réparation des dommages subis par les victimes en tant que passagers transportés dans le véhicule impliqué dans la collision. Encore faut-il que le propriétaire du véhicule ait souscrit ce contrat obligatoire qui garantit sa responsabilité civile. Le conducteur, lui, victime de la collision alors qu'aucun autre véhicule n'est impliqué, ne disposait jusque l'an passé d'aucun moyen, en dehors de l'assurance personnelle dite « individuelle », pour obtenir une indemnisation de son préjudice. En particulier, le Fonds de garantie automobile n'intervenait pas dans ce type de dommage, qu'il s'agisse du préjudice corporel ou matériel. On ne pouvait que le regretter, alors que des accidents graves, avec mort d'homme ou blessures graves, avaient lieu régulièrement.

Le titulaire du contrat d'assurance se trouvait dans la même situation.

Une solution a longtemps été proposée par l'ONCFS qui résidait dans l'affectation à l'indemnisation des dommages corporels des conducteurs, d'une partie des sommes importantes qui sont recueillies chaque année par le Fonds de garantie chasse, dans le cadre de l'assurance obligatoire des titulaires du permis de chasser.

C'est à une solution quasiment identique que s'est résolu le législateur dans sa loi de sécurité financière n°2003-706 du 01-08-2003, complétée par le décret n°2004-176 du 17 février 2004 relatif au Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages et modifiant le Code des assurances.

IV.2- L'intervention du Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages

La modification récente du Code des assurances permet enfin un traitement correct de la situation du conducteur

victime d'un dommage corporel à la suite d'une collision avec un animal sauvage. En effet, la loi sur la sécurité financière a entraîné la fusion des fonds de garantie automobile et chasse en un seul Fonds dénommé Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages. En outre, ce fonds prendra en charge les conséquences pour les particuliers de la défaillance des entreprises d'assurance agréées en France pour les risques dont la couverture est rendue obligatoire par des dispositions législatives ou réglementaires.

Ce fonds de Garantie est un organisme privé chargé d'une mission de service public. Il est doté de la personnalité civile et soumis au contrôle du Ministère de l'Economie et des Finances. Il regroupe obligatoirement toutes les entreprises d'assurance habilitées à couvrir les risques de responsabilité civile automobile. Ses ressources sont assurées par divers prélèvements dont, en ce qui concerne la chasse, ceux perçus à partir des primes versées par les chasseurs et la majoration de 50 % du montant des amendes pénales prononcées par les juges pour les infractions de chasse.

Le fonds de garantie a désormais entre autres fonctions celle d'indemniser les dommages résultant d'une atteinte à la personne subis par les victimes ou leurs ayants-droit, lorsque ces dommages ont été causés accidentellement par des animaux qui n'ont pas de propriétaire ou dont le propriétaire demeure inconnu ou n'est pas assuré, dans des lieux ouverts à la circulation publique et lorsqu'ils résultent d'un accident de circulation sur le sol. Le fonds de garantie paie les indemnités qui ne peuvent être prises en charge à aucun autre titre.

Il indemnise également, dans les conditions et limites fixées par décret pris en Conseil d'Etat, les dommages causés aux biens consécutifs aux événements visés ci-dessus. Toutefois, lorsque le responsable des dommages est inconnu ou que l'animal n'est pas identifié, ces dommages ne sont couverts que si le conducteur du véhicule accidenté ou toute autre personne a subi un préjudice corporel.

Pour que ces dommages matériels au véhicule soient donc pris en compte, il faut, aux termes de l'article 82-III de la loi, que lors de la même collision, un dommage corporel soit survenu, faute

de quoi les dommages matériels demeureront à la charge du propriétaire du véhicule. Un premier décret a été pris le 17 février 2004 qui ne précise pas les conditions d'application de la loi sur ce point précis ; un autre texte est attendu sur ce sujet. Il convient de souligner qu'il s'agit là d'une restriction par rapport à la couverture des dommages accordée par le Fonds en cas de collision entre véhicules automobiles, ces dommages matériels étant dans ce cas pris en charge si le Fonds intervient.

On ne peut, en conséquence, tant que de nouvelles précisions ne sont pas apportées par décret, que recommander la souscription, auprès de la compagnie assurant le véhicule, d'un contrat tous dommages pour les dégâts matériels que peut subir le véhicule (la fameuse assurance tout risque). Dès lors que, pour En contrepartie, le conducteur et l'assuré ne sont plus tenus à , la souscription, indispensable auparavant, d'une assurance individuelle pour les dommages corporels qu'ils auraient à subir, avec des capitaux suffisants ; soit cette souscription est désormais sans objet.

En conclusion

Les récentes évolutions de l'indemnisation des collisions avec le grand gibier principalement constituent une réforme qui était ardemment souhaitée depuis longtemps, et qui avait été annoncée à différentes reprises. Il était en effet anormal que des familles puissent se retrouver dans la détresse parce que l'un des leurs s'était retrouvé face à face avec un animal sauvage. Il reste à résoudre le problème de l'indemnisation des dommages matériels aux véhicules accidentés quand aucune mise en cause ne peut intervenir. Il reste aussi à rappeler que les automobilistes doivent rester vigilants et maîtres de leur vitesse et de leur véhicule lorsqu'ils traversent une forêt. ■