

Title	L'AVENIR DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR FAUTE
Author(s)	Tunc, André
Citation	Osaka University Law Review. 1988, 35, p. 1-15
Version Type	VoR
URL	<a href="https://hdl.handle.net/11094/4184">https://hdl.handle.net/11094/4184</a>
rights	
Note	

*Osaka University Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

## L'AVENIR DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

### POUR FAUTE

*André Tunc\**

Le regretté professeur NODA Yosiyuki, dans son enseignement à la Faculté de droit de Paris et dans son *Introduction au droit japonais*, a expliqué aux Français pourquoi les Japonais n'aiment pas le droit.

A l'opposé, les Français ont très fortement le sentiment de leurs droits et, dans une certaine mesure, de celui des autres. "C'est mon droit, et j'y tiens" est un vieux dicton paysan qui est typique de la mentalité française. Une fois, Mme Hélène David, la femme de l'illustre comparatiste, conduisait sa voiture à vitesse raisonnable. Elle arrive au croisement d'une petite route sur laquelle la sienne avait priorité. Une voiture arrivait et ralentit comme pour s'arrêter, mais finalement, traverse le carrefour au moment précis où Mme David allait passer. Cette dernière ne peut éviter un choc brutal, qui envoie l'autre voiture dans un champ où elle se retourne. Mme David s'arrête, effrayée à l'idée qu'elle a peut-être gravement blessé ou tué quelqu'un. Fort heureusement, l'autre conducteur sort indemne de sa voiture renversée. Il voit Mme David. Son premier réflexe est de lui crier: "Responsabilités partagées!" Réaction typiquement française: on ne s'excuse pas d'avoir causé un accident par un comportement inadmissible; on ne se dit même pas que l'on a eu de la chance de n'être pas tué ou blessé; on crie à l'autre conducteur (contre toute évidence): "Vous aussi, vous avez commis une faute". S'il est dans le Code civil un article qui corresponde bien à la mentalité française dans ce qu'elle a de plus profond, qui énonce un principe sur lequel tous les Français s'accordent, c'est l'article 1382: chacun est responsable du dommage causé par sa faute.

En Europe, en Amérique latine, en Afrique, au Moyen-Orient et ailleurs, ce principe a été admis par tous les pays qui ont subi l'influence juridique française. Le Code civil allemand a voulu en restreindre la portée, mais la jurisprudence des tribunaux tend à tourner les limites qui lui ont été fixées.

---

\* Professeur émérite à l'Université de Paris I.

Les pays de *common law* ne l'ont jamais énoncé; mais le *tort* de *négligence* et le dommage réparé en vertu de ce *tort* n'ont cessé de gagner en extension. Le principe de la responsabilité pour faute a donc, en Occident, une valeur quasi-universelle. Juristes et non-juristes semblent considérer comme évident: d'une part, qu'il est le fondement juste de l'indemnisation des dommages qu'une personne peut souffrir dans la société du fait d'une autre et, d'autre part, qu'il est un fondement de l'ordre social en dissuadant chacun de commettre des fautes. Il répondrait ainsi de manière satisfaisante aux deux grandes fonctions de la responsabilité civile à l'époque contemporaine: réparation et prévention.

Et pourtant, le principe de la responsabilité pour faute a été fort attaqué depuis plus d'un siècle. C'est d'Allemagne, semble-t-il, qu'est partie l'attaque, timidement autour de 1830, puis beaucoup plus massivement autour de 1870. Et il ne s'agissait pas, comme ce fut le souci des rédacteurs du Code allemand de 1900, de limiter la responsabilité pour faute, mais au contraire d'admettre des cas de responsabilité sans faute (ce qui sera approuvé par les rédacteurs du Code de 1900 malgré leur souci général). Ceux qui attaquaient le principe, à vrai dire, ne le faisaient pas d'une manière générale, mais essentiellement au profit des victimes de l'industrialisation. Ce sont les victimes de la machine, notamment mais non exclusivement ceux qui l'emploient: ouvriers ou voyageurs, qui paraissaient mériter une protection spéciale, soit qu'on présume la faute de l'exploitant, soit même qu'on écarte la faute comme condition de l'indemnisation. Les arguments invoqués à l'époque restent intéressants à considérer. On souligne d'abord combien il est difficile souvent, après l'accident, de savoir exactement ce qui s'est passé et combien, si une faute de l'exploitant ou d'un membre de son personnel a été commise, combien il est difficile à la victime de la prouver. On souligne aussi le caractère statistiquement inévitable de certaines erreurs humaines qui peuvent causer des accidents, mais qui, qu'elles soient le fait de la victime ou d'un autre, ne méritent pas vraiment le nom de faute (dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, certains auteurs opposent légitimement à la faute, définie comme le comportement que n'aurait pas un citoyen consciencieux, les simples erreurs que commet constamment, quand il agit, le citoyen le plus consciencieux, et que l'ouvrier est tout particulièrement condamné à commettre du fait d'une accoutumance aux risques et de la fatigue que lui causent de longues heures de travail). On remarque enfin, sur le plan socio-économique, que si l'ouvrier victime d'un accident du travail n'est pas indemnisé (et indemnisé

vite, sans procès et après aussi peu de discussion que possible), lui et sa famille sont condamnés à la misère, alors que, si l'employeur est automatiquement garant des conséquences de l'accident, il peut aisément intégrer cette charge dans toutes celles de l'entreprise et en répartir le coût, d'une manière presque insensible, sur l'ensemble de ses clients. Ce sont des arguments qui conservent aujourd'hui encore toute leur valeur, même s'ils doivent subir une adaptation. Ils conduisent à penser qu'à côté du droit traditionnel de la responsabilité pour faute, il y a place pour un droit des accidents (d'ailleurs entrevu par les Romains), fondé sur d'autres principes et obéissant à d'autres critères.

C'est là, nous semble-t-il, une idée fondamentale, qu'il faut toujours garder à l'esprit. Mais on va maintenant chercher à observer l'avenir de la responsabilité civile pour faute sans aucun esprit de système, sans dogmatisme, aussi simplement et aussi concrètement que possible, en considérant successivement:

- la responsabilité du fait personnel,
- la responsabilité du fait d'autrui,
- la responsabilité de l'entreprise à l'égard de ceux qu'elle emploie,
- la responsabilité du fait des choses que l'on utilise,
- la responsabilité du fait des choses que l'on produit.

#### I. — LA RESPONSABILITÉ DU FAIT PERSONNEL

C'est dans ce domaine qu'est née l'idée que chacun doit répondre de ses fautes. C'est dans ce domaine que, dans l'ensemble, elle est le plus incontestablement justifiée. Si, volontairement ou par mon comportement insouciant, j'incendie la maison de mon voisin, il est juste que je réponde du dommage que j'ai causé. Si, écrivain, je diffame quelqu'un, je mérite du'un tribunal m'ordonne de lui verser une indemnité et de payer l'insertion dans des journaux d'extraits de son jugement. Si, industriel ou commerçant, j'emploie pour fabriquer ou vendre mes produits des méthodes déloyales à l'égard de mes concurrents, je dois réparer le dommage que je leur ai causé.

Bien des remarques, pourtant, pourraient être présentées en ce domaine. Deux semblent particulièrement importantes.

La responsabilité traditionnelle, en premier lieu, se borne à réparer un préjudice. Par là même, elle est souvent impuissante à remplir sa fonction de dissuasion des comportements anti-sociaux. Prenons l'exemple de la viola-

tion des brevets d'invention. Cette violation est très difficile à prouver; elle entraîne le demandeur dans des procès longs, coûteux, aléatoires. De nombreuses victimes de violations, dès lors, ou bien renonceront à agir en justice, ou bien perdront un procès qu'elles auraient mérité de gagner. Si la seule sanction de la contrefaçon est l'obligation de réparer le dommage causé, on a tout intérêt à violer un brevet: au pire, on sera condamné à rendre ce qu'on aura malhonnêtement gagné, mais on aura de bonnes chances de pouvoir le conserver. La responsabilité ne peut dans de tels cas devenir dissuasive des comportements anti-sociaux que si elle entraîne la condamnation à des dommages-intérêts "exemplaires" ou "punitifs". Aux Etats-Unis, par exemple, la violation d'un brevet oblige à verser à la victime le triple du préjudice qu'elle prouve avoir souffert. C'est une justice approximative, mais au fond moins inexacte et plus dissuasive que la simple application de la responsabilité pour faute avec sa conséquence traditionnelle.

D'autre part, l'expérience peut révéler en certains domaines la grave insuffisance de la responsabilité pour faute. Il en est ainsi dans le domaine médical, pour des raisons qui, curieusement, se rapprochent de celles que l'on a fait valoir pour promouvoir l'indemnisation automatique des victimes d'accidents. Il faut constater, ici encore, la fréquence des erreurs médicales par opposition aux fautes proprement dites. Des enquêtes ont révélé la fréquence des erreurs, de diagnostic ou de traitement. Quand l'erreur est établie, il est aussi injuste de condamner le médecin qu'il est peu satisfaisant de laisser la victime sans compensation. Mais, bien souvent, le patient qui a été victime d'une erreur sera dans l'incapacité de la prouver. Dans certains cas, d'ailleurs, le patient sera victime de lui-même, non qu'il ait commis une erreur, mais parce qu'il présentait une anomalie ou quelque réceptivité particulière à un traitement. Le régime actuel de responsabilité médicale fait donc l'objet de doléances, de la part des médecins comme de celle des patients, dans presque tous les pays de l'Occident. Mais l'un d'eux possède un régime satisfaisant: c'est la Suède. Dans ce pays, une assurance souscrite par les médecins garantit le patient contre tout résultat anormal d'un traitement, sans que le patient ait à rechercher la cause de ce résultat anormal. Des consultations entre assureurs et médecins ont permis de définir la notion de résultat anormal et, dans des cas concrets, d'en établir l'existence. Si les primes payées par les professions médicales pour garantir leurs patients sont extrêmement faibles, c'est essentiellement parce que la sécurité sociale en Suède couvre très généreusement la nation sans recours contre l'assureur du

responsable, de telle sorte que l'assurance n'est obligée de couvrir qu'une faible partie du dommage. Mais, si l'on multiplie les primes par dix, on obtient encore des chiffres très acceptables. Le régime suédois semble très supérieur à celui de la responsabilité pour faute pour protéger les victimes de fautes ou erreurs médicales ou accidents médicaux. On affirme également qu'il favorise la surveillance du corps médical sur ses membres et constitue un système efficace de prévention et sanction des fautes.

## II. — LA RESPONSABILITÉ DU FAIT D'AUTRUI

La responsabilité du fait d'autrui comporte essentiellement deux domaines: la responsabilité des parents du fait des enfants et la responsabilité des commettants du fait des préposés.

La première, à vrai dire, n'existe que dans les pays de droit codifié. Elle est ignorée des pays de *common law*, sous réserve de quelques Etats américains qui l'ont introduite dans leur législation il y a quelques années. Du point de vue de la prévention, il est probablement utile que les parents soient responsables des fautes de leurs enfants jusqu'à un certain âge; il semble, d'autre part, opportun que les victimes des enfants soient indemnisées. Mais ce fut probablement une erreur des rédacteurs du Code civil français de fonder cette responsabilité sur une présomption de faute des parents et de permettre à ceux-ci de dégager leur responsabilité en établissant qu'ils "n'ont pas pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité". Que devaient-ils prouver exactement? Les tribunaux ont déclaré qu'il fallait présumer de la part des parents à la fois faute d'éducation et faute de surveillance, donc que les parents devaient prouver à la fois qu'ils ont été de bons éducateurs et que ce n'est pas une négligence de leur part qui a permis à l'enfant de causer un dommage. Cette jurisprudence est d'application très incertaine et conduit à des résultats fâcheux. Comment des parents peuvent-ils prouver qu'ils ont été de bons éducateurs? Si une mère conduit son enfant de 4 ans au jardin public et s'assied sur un banc à 3 mètres de lui qui joue sur un tas de sable, mais que l'enfant, par un geste malheureux, crève avec son jouet l'œil d'un petit camarade, n'est-il pas absurde de parler de faute de l'enfant, de présumer qu'il était mal éduqué et de dire qu'il était mal surveillé? La même solution n'est-elle pas inadmissible quand un garçon de 16 ans, jouant au football avec un camarade de son âge, renvoie la balle de manière malheureuse et blesse son compagnon? On comprend que les

tribunaux veuillent indemniser les victimes de tels accidents. Mais il faut alors le faire sans discussion, déclarer que les parents répondront des dommages causés par les enfants mineurs (ou jusqu'à ce que les enfants aient 16 ans, ou 14 ans) et les encourager à prendre une assurance de responsabilité.

Pour la responsabilité du commettant du fait des préposés, le problème est un peu différent. Les rédacteurs du Code civil français ont bien justifié cette responsabilité par une présomption de faute de choix ou de surveillance. Mais ils ont parlé aussi de la nécessité de faire garantir par l'employeur la responsabilité de l'employé. Et, de l'idée de présomption de faute de l'employeur, ils n'ont pas dégagé la conséquence logique qu'eût été la possibilité pour l'employeur de renverser la présomption. Sa responsabilité est automatique. Le problème vient de ce que la responsabilité du commettant ne porte que sur le dommage causé "dans les fonctions auxquelles" il a employé le préposé. La même restriction se retrouve, à notre connaissance, dans tous les droits occidentaux, y compris les droits de *common law* ("*in the course of the employment*"). Mais elle est une source de litiges constants et conduit souvent à des résultats regrettables. Il est clair que l'employeur ne doit pas répondre des fautes commises par un employé en dehors des heures de travail et sans utilisation d'un instrument de travail qu'il lui aurait confié (une automobile, par exemple). Mais la formule du Code a conduit les tribunaux à exonérer l'employeur chaque fois que l'employé, durant ses heures de travail, est "sorti de ses fonctions". Un ouvrier plombier, utilisant une lampe à souder, provoque accidentellement un incendie dans l'appartement où il effectuait une réparation: ce n'était certes pas sa fonction. Un ouvrier peintre vole un objet d'art dans l'appartement où il travaillait: là encore, la victime est sans recours contre l'employeur. Et, si la protection de nuit d'une usine est confiée à une société de gardiennage, on en arrive à ce paradoxe que la société sera responsable comme commettant de son préposé qui, surveillant mal, aura laissé quelqu'un mettre le feu à l'usine, mais non pas de son commettant qui, par malveillance, aura lui-même provoqué l'incendie et la destruction de l'usine: ce dernier est évidemment sorti de ses fonctions!

Dans ces deux cas de responsabilité du fait d'autrui, nous nous trouvons en présence de règles qui restreignent la responsabilité de manière injustifiée et regrettable pour les victimes et qui, par là même, suscitent un contentieux important qui pourrait être évité.

### III. — LA RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE À L'ÉGARD DE CEUX QU'ELLE EMPLOIE

C'est dans le domaine des accidents du travail que s'est le plus vite fait sentir la nécessité d'accorder au salarié blessé, ou à sa famille en cas de mort, des indemnités sans considération des fautes.

On ne reviendra pas sur les raisons puissantes qui imposaient une nouvelle manière de voir les choses. Il faut pourtant constater que celle-ci n'a triomphé qu'en dépit de fortes résistances. En France, la loi de 1898 qui a consacré ce triomphe n'a été prise qu'après 18 ans de discussions devant le Parlement. Elle était loin d'accorder à la victime une indemnité totale: elle ne prévoyait que des indemnités forfaitaires modestes, fondées sur l'idée que les risques de l'entreprise sont partagés entre l'employeur et le salarié. Elle prévoyait des régimes particuliers, non seulement pour la faute intentionnelle, mais pour la faute "inexcusable" soit de la victime, soit de l'employeur ou de l'un de ses préposés.

On notera que le droit des accidents, dont nous rencontrons ici un cas caractéristique, fonctionne dans une philosophie presque contraire à celle de la responsabilité pour faute. Celle-ci s'efforce de faire supporter la charge d'un dommage à la personne ou éventuellement aux personnes qui l'ont causé. Le droit des accidents considère le dommage comme une fatalité dont il faut indemniser la victime d'une manière qui ne crée de fardeau trop important pour personne. Le droit des accidents cherche à diluer la charge du dommage, à la reporter sur une collectivité: soit une collectivité d'assurés (le droit des accidents s'accompagne souvent d'une obligation d'assurance à la charge de ceux qui créent un risque d'accident), soit même la collectivité nationale. C'est essentiellement la reconnaissance, au moins implicite, d'un droit des accidents qui entraîne ce déclin de la responsabilité individuelle magistralement décrit par le professeur Geneviève Viney.

L'indemnisation des victimes d'accidents du travail nous semble susciter deux réflexions, qui d'ailleurs ne concernent pas simplement les accidents du travail, mais conservent également leur intérêt dans toutes les branches du droit des accidents.

Les accidents du travail ou ceux de la route, pour n'envisager que les plus fréquents, sont bien le fait d'une fatalité: c'est ce qui justifie qu'ils ne relèvent pas en principe de la responsabilité pour faute. Quoi que l'on fasse, (et, bien sûr, il faut faire tout ce que l'on peut), il y aura toujours des accidents du travail et des accidents de la route. Mais, parmi eux, certains



sont vraiment le résultat de fautes, au sens exact du terme: non d'une erreur d'appréciation et d'une inattention d'un instant comme tout le monde peut en avoir, mais d'un comportement que n'aurait pas eu une personne consciente de ses devoirs. On voit couramment des automobilistes commettre des imprudences très graves, ou encore conduire sous l'influence de l'alcool. La question se pose, dès lors, de savoir s'il faut, dans un régime d'indemnisation automatique destiné à couvrir malchance et erreurs, réintroduire une certaine considération des fautes ou, au moins, des fautes graves ou délibérées. En principe, ce serait souhaitable. Pratiquement on se heurte à trois difficultés.

On risque d'introduire ainsi une nouvelle source de contentieux, donc de frais et de retards dans l'indemnisation des victimes. On rencontre, d'autre part, la difficulté de dire, dans des cas concrets, s'il y a eu faute ou erreur. Théoriquement, les deux notions se distinguent clairement: la faute est un comportement que n'aurait pas eu un bon citoyen; l'erreur est un comportement théoriquement regrettable, mais que le bon citoyen ne peut éviter parfois ou même souvent. Pratiquement, un comportement est souvent à la limite de deux notions: un automobiliste a roulé un peu trop vite; ou bien, sans être ivre le moins du monde, un repas copieux et agrémenté de vin a diminué la qualité de ses réflexes; ou même, il a roulé un peu trop longtemps sans s'arrêter, ce qui l'a fatigué. Finalement, un régime d'assurance obligatoire ou de sécurité sociale rend souvent difficile de faire payer un responsable.

Devant ces trois difficultés, il faut sans doute renoncer à réintroduire une responsabilité pour faute dans un droit des accidents. Au point de vue de l'indemnisation, cette recherche de justice absolue nuirait à toutes les victimes par les frais, les incertitudes, les aléas qu'elle entraîne. Du point de vue de la prévention, cette mesure serait peu efficace comparée au simple désir de chacun de ne pas se faire tuer et de ne pas tuer. Cependant, il semble juste et possible de faire payer une contribution plus lourde à la couverture des accidents les entreprises et les personnes qui y sont le plus souvent impliquées. Les primes d'assurance et les cotisations de sécurité sociale peuvent légitimement être adaptées aux risques que crée une entreprise, soit d'une manière inévitable à raison de son activité, soit par suite de sa mauvaise organisation, ou aux risques que crée un automobiliste, soit parce qu'il circule plus que d'autres, soit parce qu'il commet couramment plus d'imprudences. Cette pression permanente, justifiée sous l'angle

de la justice, est certainement plus efficace comme mesure de prévention que la sanction plus sévère, mais plus aléatoire, de la responsabilité pour faute.

D'autre part, l'expérience prouve que l'indemnisation des victimes d'accidents du travail a tendance à sortir du domaine de la responsabilité civile pour rejoindre celui de la sécurité sociale. C'est ce qui s'est produit en France, par une série d'étapes qu'il serait trop long de rapporter. Et le mouvement est susceptible de gagner la couverture de toutes les victimes d'accidents, quelle que soit la cause de ceux-ci. On sait qu'en Nouvelle-Zélande, depuis une loi de 1972 entrée en vigueur en 1973, toutes les victimes d'accidents et de maladies sont couvertes de manière uniforme, la diversité n'existant que pour les sources de financement. La responsabilité civile pour dommage corporel est entièrement bannie par le droit nouveau. C'est un régime que la commission Pearson avait envisagé d'introduire en Grande-Bretagne, bien qu'elle y ait finalement renoncé. Je n'en propose pas l'introduction en France: nous avons près de 200 systèmes différents de couverture des risques sociaux et l'on ne pourrait mesurer les conséquences de leur intégration dans un ensemble qu'après des études économiques qui n'ont jamais été conduites. Mais on ne peut contester la force logique du système néo-zélandais et la remarquable protection qu'il accorde aux citoyens. D'autre part, en Occident, sans qu'on ait nulle part admis le système néo-zélandais, on avait vu sans cesse jusqu'à maintenant croître la protection sociale (le mouvement, à vrai dire, semble actuellement arrêté). Les victimes d'accidents, comme toutes les victimes de dommages corporels ou de maladies, reçoivent sans délai ni discussion, sinon l'indemnisation des conséquences financières d'un dommage corporel, du moins une très large indemnisation de leurs dépenses médicales et des versements qui les mettent à l'abri de la misère. La responsabilité civile pour faute ne joue plus qu'un rôle complémentaire, à moins que la sécurité sociale ne dispose d'un recours contre le responsable et son assureur, ce qui est le cas en France, mais non partout. Dans un pays comme la Suède, où la couverture sociale est très élevée et où la sécurité sociale n'exerce de recours qu'en cas de faute intentionnelle, la responsabilité civile pour dommage corporel ne présente plus guère d'intérêt: la victime n'y a recours que si elle veut obtenir une compensation de ses dommages nonpécuniaires (souffrance, préjudice esthétique, etc.).

Il n'est pas certain, à vrai dire, que la Suède soit l'exemple de ce vers quoi tendraient tous les pays de l'Occident: on sait que le sentiment est actuelle-

ment assez répandu que le poids de la protection sociale est lourd et qu'il faudrait s'efforcer plutôt de l'alléger. Je ne me prononce pas sur ce débat: je me borne à constater le sentiment.

#### IV. — LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSSES QUE L'ON UTILISE

Tous les pays de droit *cofiné* — mais non les pays de *common law* — ont dans leur législation des dispositions créant une responsabilité à l'encontre de la personne dont une chose a causé un dommage. Il peut s'agir, dans certains pays, d'une disposition générale concernant toutes les choses. Il peut s'agir, dans d'autres pays, d'une disposition spéciale aux choses ou aux exploitations dangereuses. Il peut même s'agir — c'est le cas en Allemagne — de lois plus particulières aux diverses choses ou activités dangereuses: mines, chemins de fer, gaz, électricité, automobiles, etc. Mais, partout, on observe une responsabilité du fait des choses ou de certaines choses. Le législateur a ressenti le besoin d'un droit des accidents. En France, le Code civil ne contenait de dispositions particulières que pour les choses dangereuses de l'époque (dans une tradition qui remonte au droit romain): les animaux et les immeubles en ruine. Mais, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les tribunaux ont commencé à créer un régime général de responsabilité du fait des choses. Ils voulaient par là secourir d'abord des victimes d'accidents du travail, puis des victimes d'accidents de chemins de fer et enfin des victimes d'accidents d'automobile. Mais ils l'ont fait par une jurisprudence de portée générale.

Si nous considérons le cas de la France, il faut reconnaître que les rédacteurs du Code et les tribunaux ont élaboré un régime assez ambigu et confus, précisément parce qu'ils ont hésité entre une responsabilité pour faute et une responsabilité sans faute. L'article 1385 du Code civil déclare que le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, est responsable du dommage que l'animal a causé. Mais les tribunaux ont immédiatement interprété ce texte comme n'édicant qu'une présomption de responsabilité. Ils ont permis au propriétaire ou à l'usager de s'exonérer de la responsabilité en prouvant qu'ils n'avaient commis aucune faute, puis, à une époque postérieure, en prouvant que la cause du dommage leur était étrangère et résidait, par exemple, dans une faute de la victime. L'article 1386 rend le propriétaire d'un bâtiment responsable du dommage causé par sa ruine, mais seulement "lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction". La preuve de ce défaut d'entretien ou de ce vice

incombe à la victime. Le propriétaire n'est en définitive responsable qu'en cas de faute, que ce soit de lui-même, d'un occupant ou de l'entrepreneur. Ce sont là des systèmes ambigus, qui heureusement n'ont que rarement l'occasion de s'appliquer dans notre monde moderne.

Il n'en est pas de même de la responsabilité générale du fait des choses inanimées, que nos tribunaux ont créée en prenant prétexte de quelques mots qui, dans l'article 1384, constituaient une simple transition, sans portée juridique, entre les textes gouvernant la responsabilité du fait personnel et ceux gouvernant responsabilités du fait d'autrui et responsabilités du fait des animaux et des bâtiments en ruine. Du fait qu'elle s'appliquait à toutes les choses, quelles qu'elles soient, et en particulier aux automobiles, cette jurisprudence avait une importance considérable. Mais les tribunaux, Cour de Cassation comprise, n'ont pas cessé d'hésiter entre un régime de responsabilité automatique et un régime de simple présomption de faute. Plus exactement, ils ont toujours cherché une position intermédiaire entre ces deux extrêmes, mais en se rapprochant davantage, selon les périodes, de l'un ou de l'autre, ou en les combinant de diverses manières. Il en est résulté une très grande incertitude, une confusion extrême. Des milliers de décisions ont été rendues, par la Cour de Cassation elle-même, sur cette responsabilité du fait des choses inanimées. Des milliers de pages ont été écrites pour la commenter et la tirer dans un sens ou dans l'autre. L'incertitude engendre, bien sûr, un contentieux déplorables. J'ai honte d'avouer qu'en 1981, les accidents de la circulation à eux seuls suscitaient 100 000 procès par an: plus de 250 par jour!

En 1981, à vrai dire, entré à la tête du Ministère de la Justice un nouveau ministre, Robert Badinter. Un de ses premiers soucis fut d'élaborer une loi sur les accidents de la circulation, afin de clarifier et améliorer la situation des victimes. Il appartenait au parti socialiste, mais son désir de réforme n'avait pas d'inspiration partisane, puisqu'un effort semblable avait été accompli en 1964 par son prédécesseur à l'époque: Jean Foyer, qui s'enorgueillit d'être un homme politique de droite. Jean Foyer avait dû abandonner son projet devant une véhémence opposition des assureurs et des avocats. En 1981, l'idée d'une réforme avait quelque peu avancé. La doctrine lui était devenue, dans l'ensemble, favorable. Une majorité d'assureurs l'étaient également ou, en tous cas, ne lui étaient pas opposés. Mais les avocats étaient farouchement hostiles. Robert Badinter était condamné à la prudence. En septembre 1981, il institua une commission

chargée d'examiner le problème. La commission lui remit au printemps 1982 un rapport qui manifestait une division facile à prévoir: les trois magistrats et le professeur de droit souhaitaient que toutes les victimes soient indemnisées sans considération des fautes; les deux avocats tenaient au maintien du système, sous réserve d'amendements de procédure; les deux assureurs préconisaient l'indemnisation des conducteurs en fonction de leurs fautes respectives, mais celle des autres victimes (piétons, cyclistes, passagers) sans considération des fautes.

Robert Badinter procédait alors à une large concertation: non seulement il diffusait le projet parmi les milieux intéressés (tribunaux, facultés de droit, barreaux, assureurs, associations de conducteurs et de victimes) en demandant leurs observations, mais il chargeait ses services de préparer un projet de loi en consultation avec les assureurs et les avocats ainsi qu'avec les organismes de sécurité sociale. Il avait été convaincu par les assureurs que la couverture des conducteurs sans considération des fautes entraînerait un relèvement des primes incompatible avec la politique anti-inflationniste du gouvernement. À la fin de la consultation, constatant l'hostilité permanente des avocats, nombreux au Parlement, il craignait encore qu'un projet de réforme ne soit rejeté par celui-ci, malgré la majorité dont y disposait en principe le parti du gouvernement. Il décida donc de donner à son projet un "profil bas", d'en faire un texte de compromis. Non seulement les conducteurs seraient indemnisés en fonction de leur absence de faute dans l'accident, mais les autres victimes, à moins qu'elles n'aient moins de 16 ans ou plus de 70, ne seraient indemnisées que si elles n'avaient pas commis une faute inexcusable, seule cause de l'accident. Ce compromis fut voté par le Parlement. Mais on voit qu'il instaure un système complexe et qui maintient un important contentieux, notamment pour décider si la victime, piéton ou cycliste, n'a pas commis une faute inexcusable seule cause de l'accident. Malgré des dispositions fort utiles sur la procédure de règlement des indemnités par l'assureur, ses résultats se révèlent décevants.

En réalité, les accidents de la circulation, comme les accidents du travail, relèvent typiquement d'un régime d'indemnisation sans considération des fautes, au moins pour les dommages corporels (on peut laisser chaque automobiliste libre d'assurer comme il l'entend les dommages subis par son véhicule). On y retrouve tous les éléments qui justifient celui-ci: impossibilité de savoir ce qui s'est réellement produit, caractère statistiquement inévitable d'erreurs très fréquentes de la part des usagers de la route (toutes

les enquêtes prouvent qu'un bon conducteur commet constamment des erreurs qui, dans une fâcheuse conjonction de circonstances, peuvent causer un accident), rareté des accidents causés par une véritable faute par rapport à ceux qui résultent d'une simple erreur (rareté établie par des enquêtes d'assureurs américains), et absence totale d'effet préventif de la responsabilité pour faute (les victimes de beaucoup les plus nombreuses des accidents de la circulation sont, soit le "fautif" lui-même, soit son conjoint ou un autre membre de sa famille, soit un ami qu'il transportait). Il faut ajouter une remarque essentielle: c'est que le jeu de la responsabilité pour faute est entièrement faussé par l'assurance obligatoire. Etant donné que la loi elle-même oblige tout conducteur de véhicule à prendre une assurance couvrant sa responsabilité civile, on arrive à ce résultat paradoxal que les conducteurs, qui créent le risque de la circulation, ne supportent en rien les conséquences des fautes qu'ils peuvent commettre, si graves soient-elles; si l'on entretient un contentieux de 250 procès par jour, c'est donc uniquement pour que les victimes ne soient pas indemnisées des conséquences de leurs erreurs, si légères soient-elles, alors que l'accident lui-même est souvent une sanction tragiquement disproportionnée à l'erreur qu'elles ont pu commettre. Le droit civil ne nous interdit plus de tuer ou blesser: il ne nous menace en nous-mêmes ou dans nos familles, que si nous sommes blessés ou tués. C'est un système indéfendable.

On peut espérer que le bon sens, la justice et la raison finiront par l'emporter.

#### V. — RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSES QUE L'ON PRODUIT

La responsabilité du producteur à l'égard de l'acquéreur, du consommateur ou même d'une personne entièrement étrangère au circuit de distribution (un simple passant blessé, par exemple, par une automobile défectueuse) a fait l'objet, elle aussi, d'un immense contentieux.

Aujourd'hui, même si la question fait encore l'objet de projets de loi devant le Congrès des Etats-Unis, on peut dire qu'en Occident, les principes de cette responsabilité sont, pour l'essentiel, bien établis. On pourrait même dire qu'ils sont en quelque sorte codifiés dans la directive du Conseil des Communautés européennes du 25 juillet 1985. Le grand principe qui gouverne cette responsabilité est énoncé par l'article premier: "Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit".

Ainsi, la victime est obligée de prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage: en d'autres termes, elle doit établir qu'elle est une victime d'un produit défectueux. On ne concevrait pas qu'il puisse en être autrement. Mais elle n'a pas d'autre preuve à apporter. Elle n'a pas à rechercher et prouver une faute du producteur. La preuve objective du défaut du produit lui donne en principe droit à indemnisation.

Le régime établi par la directive n'est pourtant pas entièrement indifférent à la considération de fautes. Parmi d'autres causes d'exonération du producteur plus incontestablement fondées, l'article 7 prévoit en effet: "que l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation du produit par lui n'a pas permis de déceler l'existence du défaut". Il s'agit donc d'une sorte de cas de force majeure objective, excluant la faute du producteur ou de tout autre producteur du même bien. Mais cette exclusion a été très discutée lors de l'élaboration de la directive et celle-ci, malgré le souci d'harmonisation qui l'inspire, permet aux Etats de l'écarter.

D'autre part, si l'article 8 dispose que "la responsabilité du producteur n'est pas réduite lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par l'intervention d'un tiers", en revanche, elle peut être réduite ou supprimée "lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable". La prise en considération de la faute de la victime avait été fort discutée, elle aussi, lors de l'élaboration de la directive. Il a pourtant semblé nécessaire de lui faire place, alors qu'elle doit certainement être rejetée dans un régime rationnel d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

Précisons qu'en droit français, ce régime où la faute n'occupe qu'une place très limitée gouverne la responsabilité non seulement du producteur, mais de tout vendeur professionnel.

On voit alors quelles conclusions se dégagent du très rapide tableau qui vient d'être dressé.

On constate d'abord la nécessité de distinguer entre la faute, dont il est souhaitable qu'elle entraîne responsabilité, et l'erreur, comportement théoriquement regrettable mais auquel nul n'échappe parfois ou même, dans certaines situations, fréquemment. Cette dernière doit relever d'un régime collectif de réparation. La question est en réalité de savoir quel est le régime collectif qui servira le mieux les auteurs et les victimes d'accidents: assurance

ou sécurité sociale?

Les conclusions que l'on est tenté de dégager de cette première constatation doivent pourtant être corrigées par une seconde. C'est que la responsabilité pour faute ouvre à peu près nécessairement la porte à des discussions. Elle exige que l'on compare les comportements des deux parties. Et, comme chacune est, souvent de bonne foi, convaincue de son bon droit, comme, d'autre part, derrière les parties, se trouvent des compagnies d'assurances qui n'ont pas grand désir de verser des indemnités, elle conduit souvent au procès. Même quand il n'en est pas ainsi, la discussion entraîne des retards, des frais, des dénis de justice (la partie qui doit verser une indemnité s'efforçant de lasser la victime jusqu'à ce qu'elle renonce à sa revendication légitime ou accepte une indemnité dérisoire). De ces retards, de ces frais, de ces dénis de justice, toutes les victimes ont à souffrir: non seulement celles qui ont quelque responsabilité dans le dommage, mais celles qui sont parfaitement irréprochables. Cette seconde considération restreint encore le domaine qu'il convient de laisser à la responsabilité pour faute. Elle rend souvent souhaitable l'instauration de règles simples, fermes, qui privilégient la clarté du droit sur un souci de justice absolue. L'existence de l'assurance rend d'ailleurs parfaitement supportable pour tous le jeu de ces règles. C'est ainsi qu'il nous semble souhaitable de détacher davantage de la responsabilité pour faute la garantie des dommages causés par les enfants ou par les préposés. De même, alors qu'il pourrait être théoriquement souhaitable de rétablir dans un droit des accidents la considération des véritables fautes qui peuvent y être commises, cela ne semble pratiquement pas possible sans de graves inconvénients. La seule mesure qui apporte une certaine justice et une certaine prévention des comportements dangereux réside dans une considération statistique des comportements, c'est-à-dire une majoration des primes d'assurance ou des contributions de la sécurité sociale à l'encontre de ceux qui sont trop souvent impliqués dans des accidents.

Tout compte fait, on peut le constater, la responsabilité civile conserve certainement un champ irréductible. Mais elle occupe encore dans les droits positifs une place indue, excédant de beaucoup son champ légitime.