

Vorträge, Reden und Berichte aus dem Europa-Institut / Nr. 59

herausgegeben

**von Professor Dr. Dr. Georg RESS
und Professor Dr. Michael R. WILL**

Geneviève VINEY

Professeur à l'Université de Paris I

**VERS LA CONSTRUCTION
D'UN DROIT EUROPEEN DE LA RESPONSABILITE CIVILE
– LES APPORTS POSSIBLES DU DROIT FRANÇAIS –**

Vortrag vor dem Europa-Institut der Universität des Saarlandes

Saarbrücken, 28. Januar 1986

VERS LA CONSTRUCTION
D'UN DROIT EUROPEEN DE LA RESPONSABILITE CIVILE
- LES APPORTS POSSIBLES DU DROIT FRANÇAIS -

Aurons-nous un jour un droit européen de la responsabilité civile?
La réponse à une telle question ne peut qu'être prudente.

Envisager la construction d'un système global uniforme par règlement relève en tout cas pour l'instant de l'utopie pure et simple. Et même l'élaboration d'une directive imposant l'harmonisation des principes généraux nous semble hors de portée dans le contexte actuel.

En revanche, une harmonisation portant sur certaines applications de ces principes dans des domaines particuliers serait non seulement plus accessible mais même nécessaire si les européens sont décidés à continuer ensemble la mise en place du "Marché Commun".

En effet, celui-ci tend essentiellement à instaurer entre les pays membres, la liberté de circulation des biens et celle des personnes.

Or, pour rendre cette liberté effective, il faut de toute évidence réaliser une véritable égalité des chances pour ceux qui produisent des biens et fournissent des services sur l'ensemble du territoire de la C.E.E.. Ceci conduit donc naturellement à une harmonisation des régimes de responsabilité applicables aux professionnels, car la responsabilité - et l'assurance qu'ils doivent prendre pour la garantir - est un des éléments qui pèsent sur leurs coûts de production.

Et cette harmonisation s'impose d'autant plus que la liberté de circulation des personnes commande également d'assurer aux particuliers une protection équivalente dans tous les Etats qui relèvent de la Communauté, au moins contre les risques les plus courants tels que les risques de la circulation, les risques d'accidents domestiques etc...

Le champ ainsi ouvert au rapprochement des droits positifs est donc considérable.

D'ailleurs, une première étape vers la réalisation de cet objectif vient d'être franchie par l'adoption, le 25 juillet 1985, de la Directive du Conseil des Communautés européennes "relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats-membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux". Celle-ci tend en effet à instaurer dans tous ces Etats des régimes comparables concernant la responsabilité des fabricants pour les dommages causés par les défauts de leurs produits.

Cette première expérience - qui n'est d'ailleurs pas achevée puisque les Etats-membres disposent désormais de trois ans pour introduire dans leur droit interne les dispositions destinées à le mettre en harmonie avec les principes affirmés par la directive - révèle d'ailleurs bien les difficultés de l'entreprise. Il a fallu en effet près de 10 ans de négociations pour parvenir à ce résultat, ce qui d'ailleurs n'a rien d'étonnant si l'on songe aux différences qui existent entre les pays concernés, non seulement dans la structure de leurs systèmes juridiques, mais également quant à leur niveau économique - qui commande lui-même le développement de l'assurance - .

Cependant, si les signatures des représentants des Etats-membres ont pu finalement être obtenues pour cette directive c'est qu'il existe tout de même des éléments fédérateurs qui permettent peut-être d'espérer de nouvelles avancées.

Ces facteurs de rapprochement résident essentiellement, à notre avis, dans la poursuite de certains objectifs qui ont suscité un véritable mouvement d'opinion à peu près en même temps dans la plupart des pays occidentaux, en particulier en Europe.

Parmi ces buts communs qui recueillent aujourd'hui une assez large adhésion, on signalera d'abord la protection des victimes d'accidents que les droits positifs tentent, depuis assez longtemps déjà, d'aménager par l'adoption de principes de responsabilité plus ou moins stricte ou objective en liaison avec une assurance qui a, dans la plupart des pays, été rendue obligatoire.

Mais plus récemment, un autre mouvement, venu des Etats-Unis, s'est manifesté avec force: c'est celui qui tend à assurer la protection des consommateurs et il a eu également un grand impact sur l'évolution du droit de la

responsabilité civile appliqué aux professionnels. En outre, certains se sont intéressés spécialement, depuis quelque temps, aux victimes d'infractions pénales dont le sort est particulièrement peu enviable car le responsable de leur dommage est le plus souvent insolvable et non assuré.

Enfin, le mouvement écologiste a mis l'accent, ces dernières années, sur la protection de l'environnement contre les pollutions et les nuisances et on connaît le retentissement qu'on eu ces revendications dans toute l'Europe.

Etant donné la simultanéité et la convergence de ces mouvements d'opinion dans les différents pays de la Communauté, il semble a priori utile et intéressant de retracer et de comparer les itinéraires suivis respectivement par les différents législateurs nationaux sur ces questions.

C'est pourquoi nous aurions souhaité décrire l'expérience française dans les quatre domaines qui ont été énumérés plus haut. Cependant l'énormité du sujet nous a amenée à sacrifier, pour des raisons différentes d'ailleurs, la protection des victimes d'infractions et la protection de l'environnement.

En ce qui concerne la protection des victimes d'infractions, si nous avons décidé de l'écarter, c'est parce qu'elle a surtout inspiré la mise en place d'un système d'indemnisation par l'Etat qui est étranger à la responsabilité civile. Contentons-nous donc de dire que ce procédé de réparation n'est que subsidiaire puisque la personne lésée doit prouver, pour pouvoir y prétendre, qu' "elle ne peut obtenir, à un titre quelconque, une indemnisation effective ou suffisante". Ajoutons que ce système ne couvre que certains dommages corporels graves ou les dommages matériels, également graves, entraînés par un vol, une escroquerie ou un abus de confiance et qu'elle est plafonnée. Enfin elle n'est en principe que provisoire, puisqu'elle ouvre à l'Etat un recours contre le tiers responsable et éventuellement contre la victime lorsque celle-ci obtient par ailleurs une réparation effective de son préjudice¹.

1. Article 706-3 à 706-15 du code de procédure pénale. Voir J.C. MAESTRE, L'indemnisation de certaines victimes de dommages corporels résultant d'une infraction (L. 3 janvier 1977), D. 1977 Ch. p. 145; E. DEGHILAGE J.C.P. 1977. I. 2854; J. PRADEL, Un nouveau stade dans la protection des victimes d'infractions. Commentaire de la loi du 3 juillet 1983, D. 1983 Ch. P. 241; P. COUV RAT, La protection des victimes d'infractions. Essai d'un bilan, Rev. Science crim. 1983 p. 577.

Quant à l'utilisation de la responsabilité civile pour assurer la protection de l'environnement, si elle a donné lieu à des études nombreuses et intéressantes², on ne peut pas dire qu'elle ait été véritablement consacrée en France jusqu'à présent par le droit positif.

Sans doute, depuis longtemps, la jurisprudence a-t-elle admis une responsabilité objective pour troubles excessifs ou anormaux de voisinage, dont les applications sont de plus en plus courantes, et qui permet à la victime d'obtenir, sans avoir à prouver la faute du défendeur, l'indemnisation des dommages causés par le bruit, les fumées, les odeurs, et, de façon plus générale, par les pollutions industrielles. Mais le droit à réparation reste toujours subordonné, dans le cadre de cette théorie des troubles anormaux de voisinage, à l'existence d'un dommage personnel, c'est-à-dire d'une atteinte à l'environnement ou à la nature en tant que telles. A cet égard, le droit français est donc encore à la recherche d'une solution.

C'est pourquoi il a paru préférable de centrer les développements autour des deux objectifs qui ont nettement dominé l'évolution du droit de la responsabilité civile en France jusqu'à présent, à savoir

- la protection des victimes d'accidents (I)
- la protection des consommateurs (II).

2. On signalera ici les trois thèses essentielles consacrées à ce problème:
P. GIROD, La réparation du dommage écologique, 1974;
G.J.MARTIN, De la responsabilité pour fait de pollution au droit à l'environnement, 1976;
F.CABALLERO, Essai sur la notion juridique de nuisance, 1979.
Voir également "La protection du voisinage et de l'environnement". Travaux de l'Association Henri CAPITANT 1976.

I.

LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE PROTECTION

DES VICTIMES D'ACCIDENTS

C'est cet objectif qui a constitué le moteur essentiel du développement du droit de la responsabilité civile à partir de la fin du 19^{ème} siècle.

A cette époque, les accidents les plus graves et les plus nombreux étaient les accidents du travail. Ce sont donc ces accidents qui ont d'abord attiré l'attention et mobilisé les facultés d'imagination des juristes, suscitant notamment la fameuse "théorie du risque" inventée par Saleilles et par Josserand. Or ce dernier, pour introduire cette théorie en droit français, n'a pas hésité à invoquer l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil dont il a proposé une nouvelle lecture favorable à la reconnaissance d'un régime autonome de responsabilité du fait des choses indépendant de la faute³.

D'ailleurs, la Cour de cassation avait déjà ouvert cette voie dès 1896, en admettant par son fameux arrêt Teffaine⁴, que les victimes d'un accident du travail causé par l'éclatement de la chaudière d'un remorqueur, devaient être indemnisées sans avoir à prouver la faute du propriétaire de la machine, le simple fait de la chose suffisant à justifier la responsabilité, sauf preuve de la "force majeure".

Cet arrêt a marqué le point de départ de la fameuse construction de la responsabilité du fait des choses qui devait être définitivement consacrée par l'arrêt Jand'heur du 13 février 1930⁵, à propos cette fois d'un accident de la circulation routière. Cette décision et celles qui l'ont suivie ont mis

3. L. JOSSERAND, De la responsabilité du fait des choses inanimées, 1897.

4. Civ. 18. juin 1896 S. 1897.1.17 note A. ESMEIN; D. 1897.1.433 concl. SARRUT, note SALEILLES.

5. Chambres réunies, 13 février 1930 D.P. 1930.1.57 note G. RIPERT, Rapport Le MARC'HADOUR; S. 1930.1.121. note P. ESMEIN.

en place un système mi-objectif, mi-subjectif qui, tout en dispensant la victime des dommages causés par le fait d'une chose de prouver la faute subjective de l'auteur du préjudice, laissait cependant à celui-ci une gamme assez large de moyens de défense: il pouvait en effet échapper à toute responsabilité en prouvant qu'il n'avait pu empêcher la survenance du dommage et obtenir un partage de responsabilité en établissant que le fait de la victime ou celui d'un tiers avait contribué à provoquer l'accident⁶.

Mais entre temps, l'indemnisation des accidents du travail avait donné lieu à la promulgation d'un texte spécifique, la loi du 9 février 1898, qui créait une responsabilité purement objective de l'employeur, ne cédant que devant la faute intentionnelle de la victime, mais contrebalancée par une limitation du droit à réparation. Enfin en 1946 la Sécurité sociale ayant été chargée d'assurer cette indemnisation, celle-ci se trouva ainsi soustraite au droit de la responsabilité civile.

Quant aux accidents de transport qui avaient également suscité l'attention des promoteurs de la théorie du risque, en particulier de Josserand, ils inspirèrent, au cours de cette même période, à la jurisprudence une autre construction fameuse, celle de l'obligation contractuelle de sécurité de résultat fondant un régime de responsabilité objective ne pouvant être éludé que par la preuve d'une cause étrangère: cas fortuit, fait d'un tiers ou faute de la victime. Cette jurisprudence⁷, qui s'applique encore aujourd'hui aux accidents de chemin de fer, a été écartée en revanche pour les accidents subis au cours de transports aériens et maritimes. Les transports aériens ont en effet été soumis, dès les années 1930, au régime de la Convention internationale de Varsovie de 1929 (étendue aux transports internes par une loi de 1957) qui d'ailleurs est interprétée par la jurisprudence

6. Sur ce système, maintes fois décrit, voir H., L. et J. MAZEAUD, *Traité t. II* 6e éd., N^o 1138 et suivants; G. VINEY, *La responsabilité: conditions* N^o 630 et suivants; J. FLOUR et J. L. AUBERT, *Les obligations vol. II* p. 263 et suivants; P. LE TOURNEAU, *La responsabilité civile*, 3e éd., N^o 2219 et suivants; B. STARCK, *Les obligations I. Responsabilité délictuelle*, 2e éd. par H. ROLAND et L. BOYER, N^o 379 et suivants.

7. Voir G. VINEY, *op. cit.* N^o 500, 551 et 554.

française comme imposant au transporteur une responsabilité analogue à celle qui incombe aux chemins de fer (obligation de sécurité de résultat)⁸. Quant aux transports maritimes, ils ont fait l'objet d'une législation spéciale (L. 18 Juin 1966) beaucoup plus indulgente pour le transporteur puisqu'elle n'inflige à celui-ci qu'une présomption (simple) de faute et encore seulement pour les accidents collectifs (nauffrage, abordage, échouement, explosion, incendie et tout sinistre majeur). Pour les accidents individuels, la faute du transporteur ou de son préposé doit être prouvée par la victime⁹.

Quoi qu'il en soit, la réparation des accidents du travail et des accidents de transport ayant ainsi été réglée soit par la jurisprudence, soit par des textes spéciaux qui n'ont pas jusqu'à présent été remis en cause, bien qu'ils apparaissent aujourd'hui à certains égards assez surannés, les discussions se sont concentrées, depuis une vingtaine d'années, sur le problème le plus grave, celui des accidents de la circulation routière, qui a donné lieu à un vaste débat d'idées, avant de déboucher sur une réforme encore toute récente puisqu'elle est intervenue le 5 juillet 1985.

Cependant on aurait pu penser que la création, en 1951-1952 d'un Fonds de garantie automobile - ayant vocation à indemniser les victimes d'un dommage corporel dont le responsable est inconnu ou insolvable et non assuré - ainsi que la mise en place, en 1958-59, d'une assurance obligatoire de responsabilité civile à la charge de toute personne qui met en circulation un véhicule à moteur allaient stabiliser l'évolution. Ces réformes paraissaient en effet, à l'époque, répondre aux besoins essentiels.

Et pourtant, dès 1964, le Professeur André Tunc, consulté par le Garde des Sceaux de l'époque, M. Jean Foyer, sur une éventuelle réforme du droit applicable à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, exposa les critiques que lui inspirait le système alors en vigueur. Il souligna

8. Voir J. P. TOSI, Responsabilité aérienne, Litec 1978.

9. Voir A. SERIAUX, La faute du transporteur, Economica 1984.

en effet que celui-ci protégeait bien les auteurs d'accidents contre les responsabilités auxquelles ils se trouvaient exposés du fait de ceux-ci, mais qu'il protégeait en revanche très mal les victimes, exposées à subir non seulement les conséquences de la force majeure (plaque de verglas, flaque d'huile sur la chaussée, chiens errants ...) mais aussi celle de leur propre faute même la plus banale et la plus légère, qui risquait de les priver partiellement ou même totalement d'indemnisation.

Or, loin de se limiter à ce constat d'insuffisance, M. Tunc proposa immédiatement une réforme très profonde qu'il explicita dans une brochure publiée en 1966¹⁰.

Celle-ci consistait à écarter purement et simplement, dans le domaine de la circulation automobile, le droit de la responsabilité et le système d'assurance greffée sur la responsabilité et à le remplacer par une assurance directe du véhicule, garantissant à toutes les victimes, sans aucune discussion préalable sur la responsabilité, une indemnisation de leurs dommages corporels et matériels. Le terme de "Sécurité Routière" employé par l'auteur pour désigner ce système marquait bien son analogie avec la Sécurité Sociale. Toutefois, cette analogie restait limitée car des différences importantes pouvaient être relevées entre les deux mécanismes. Alors que la Sécurité Sociale est une institution para-publique dont le fonctionnement et le financement sont étroitement contrôlés par l'Etat, M. Tunc proposait de laisser aux compagnies d'assurance privées le soin de gérer le système de "sécurité routière". Par ailleurs, tandis que la Sécurité Sociale ne verse que des prestations ayant pour but de maintenir un minimum de ressources, sans avoir l'ambition de réparer les dommages causés par la maladie ou les autres "risques sociaux", le système de "sécurité routière" se serait vu assigner une fonction réellement indemnitaire. L'auteur prévoyait également une réglementation de l'indemnisation comportant une énumération des chefs de dommages réparables, d'où il souhaitait exclure certains préjudices moraux comme le "préjudice d'affection" et le "pretium doloris", et des directives précises pour l'évaluation des dommages et intérêts.

Ce projet était donc profondément novateur et, sur le moment, il suscita des

10. A. TUNC. La sécurité routière. Dalloz 1966.

réactions passionnées, pour la plupart franchement négatives. On lui reprocha, en particulier, de risquer d'affaiblir le sens des responsabilités des auteurs d'accidents comme des victimes. Quant à la réglementation des indemnisations, elle fut également contestée au nom du principe de la réparation intégrale qui, d'après les adversaires de la réforme, aurait été malmené par certaines dispositions du projet. Mais, en réalité, derrière ces critiques de nature doctrinale, se cachaient des griefs plus prosaïques. Les assureurs craignaient, de toute évidence, un bouleversement de leurs pratiques professionnelles, tandis que les avocats redoutaient tout simplement une réduction du contentieux dans cette matière particulièrement rentable pour certains cabinets.

Toutefois, malgré ce tollé, l'idée d'une réforme législative du droit de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation était désormais lancée. Elle suscita, tant en France qu'à l'étranger, toute une série d'autres projets, émanant des horizons les plus divers, mais dont aucun ne déboucha sur une discussion parlementaire¹¹.

Est-ce à dire que, pour autant, le mouvement d'idées déclenché en 1964 soit resté jusqu'en 1985, totalement dépourvu d'effets sur le droit positif? Ce serait excessif car on peut relever au moins deux changements importants qui lui sont certainement dus.

Le premier est d'origine législative. Il s'agit de la loi du 7 janvier 1981 qui a comblé l'une des principales lacunes de l'assurance obligatoire des véhicules à moteur en décidant que celle-ci couvrirait désormais les dommages subis par les proches parents (conjoint, ascendants, descendants) de l'assuré responsable lorsqu'ils étaient transportés dans le véhicule au moment de l'accident.

Mais c'est surtout le 21 juillet 1982 que la 2ème Chambre civile de la Cour de cassation - c'est-à-dire la juridiction compétente pour juger les affaires

11. Voir la récapitulation par F. EWALD: "L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème", La Documentation française 1982; voir également A. TUNC, Pour une loi sur les accidents de la circulation, Economica 1981.

concernant la responsabilité délictuelle - opéra un revirement spectaculaire en décidant, par le fameux arrêt Desmares, que la personne poursuivie sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil comme responsable du fait d'une chose dont elle avait la garde ne pouvait plus obtenir de partage de responsabilité en invoquant la faute concurrente de la victime, les seules possibilités d'exonération étant désormais le cas fortuit ou le fait de la victime présentant les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité qui révèlent la force majeure¹².

Cette décision, rendue à propos d'un accident de la circulation, accentuait donc considérablement l'aspect objectif de la responsabilité du fait des choses. Elle était, de toute évidence, inspirée par une volonté de changement orienté vers une meilleure protection des victimes d'accidents. Immédiatement, les adversaires de cette orientation organisèrent donc la résistance et ils obtinrent des succès appréciables auprès de plusieurs Cours d'appel qui refusèrent de s'incliner devant la solution nouvelle.

Cependant, la 2ème Chambre civile maintint fermement celle-ci et l'appliqua de façon extensive à toutes les victimes de dommages causés par le fait d'une chose, y compris à celles qui avaient eu la maîtrise de cette chose au moment de la survenance du fait dommageable, par exemple au conducteur du véhicule, et elle repoussa toute distinction entre "chose dangereuse" ou "non dangereuse", dommages "accidentels" ou "non accidentels" etc....¹³.

Cette fermeté de la Cour de cassation en face de l'hostilité des Cours d'appel appelait donc, de toutes façons, un arbitrage et il semble que l'intention des magistrats de la 2ème Chambre civile ait été précisément de provoquer une intervention législative qui s'avéra bientôt inéluctable. Celle-ci était d'ailleurs déjà prévue avant l'arrêt Desmares puisque dès 1981, le Ministre de la Justice, Robert Badinter, avait réuni une commission présidée par M.

12. D. 1982, p. 449 conclusions CHARBONNIER, note LARROUMET; J.C.P. 1982. II. 19861 note F. CHABAS; Gaz. Pal. 1982.2.391; Rev. trim. dr. civ. 1982 p. 606; chroniques G.VINEY D. 1982 p. 201 et LAMBERT FAIVRE D. 1982 Ch. p. 207, J.L. AUBERT D. 1983 Ch. p. 1.

13. Voir G.VINEY, La faute de la victime d'un accident: le présent et l'avenir, J.C.P. 1984. I. 3155.

Bellet et dans laquelle M. Tunc avait été appelé à siéger: sa tâche consistait à proposer un projet de loi réglementant la réparation des dommages causés par les accidents de la circulation. Toutefois, les membres de cette Commission n'ayant pu se mettre d'accord sur un texte, la réforme fut encore une fois ajournée et c'est seulement en 1984 que l'imbroglio créé par la résistance des Cours d'appel à la jurisprudence Desmares obligea la Chancellerie à rédiger un projet qui fut enfin soumis au Parlement. C'est ce projet d'où est sortie la loi du 5 juillet 1985 "tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'amélioration des procédures d'indemnisation"¹⁴.

A ceux qui ont suivi de près le mouvement qui vient d'être retracé, avec l'espoir, plusieurs fois déçus, de le voir aboutir, la lecture de cette loi ne peut qu'inspirer une impression mitigée.

A certains égards en effet, ce texte paraît décevant. Notamment, on peut regretter que ses auteurs aient renoncé à accomplir le civile au profit d'une assurance directe du véhicule garantissant toutes les victimes sans discussion sur les fautes respectives des acteurs de l'accident. En effet, le système finalement adopté apparaît d'une logique douteuse, car, bien que situé implicitement dans le cadre traditionnel de la responsabilité du fait des choses, il se caractérise par une élimination presque totale des causes d'exonération dont peut se prévaloir l'assureur de l'auteur de l'accident, de telle sorte que l'on se trouve très près d'un système de garantie objective, sans que pour autant l'idée ait été poussée jusqu'au bout, certaines victimes étant encore exposées à subir les conséquences de leurs propres fautes. D'autre part, on constate également que toute tentative de réglementation de l'indemnisation a été finalement abandonnée, le

14. Voir, sur cette loi, "La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation", Travaux du colloque d'Aix-Marseille, juin 1985, P.U.F. 1985; Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation: Travaux du colloque de Paris, octobre 1985; F.CHABAS, Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985, Litec 1985; Accidents de la circulation, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985 par H. MARGEAT et ses collaborateurs, éd. par Gaz. Pal.; H.GROUTEL, Ed. Techniques, N° spécial 12 bis des Jurisclasseurs Droit Civil 1985; C.LARROUMET, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation: l'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique, D. 1985 Ch. p. 237.

législateur ayant renoncé à énumérer les dommages indemnifiables ainsi qu'à préciser les méthodes d'évaluation des dommages et intérêts. Sur ce point encore, le texte voté est donc en retrait par rapport aux projets antérieurs.

Toutefois, ces réserves ne doivent pas masquer les acquis de la réforme, qui sont incontestablement substantiels.

1. L'un des plus importants a consisté à réduire de façon très sensible les moyens qui peuvent être opposés à la victime d'un accident de la circulation pour lui refuser tout droit à indemnité ou pour ne lui accorder qu'une indemnisation partielle.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi nouvelle, ces moyens de défense étaient au nombre de quatre: il s'agissait essentiellement des trois causes étrangères classiques "cas fortuit", "fait d'un tiers" et "fait ou faute de la victime" et accessoirement, de "fait passif de la chose" qui était invoqué plus exceptionnellement. Or la volonté du législateur a été d'écarter l'exonération pour cas fortuit, fait d'un tiers et fait passif de l'automobile et de limiter étroitement celle qui est motivée par le fait de la victime.

En ce qui concerne le cas fortuit et le fait d'un tiers, il faut rappeler que la jurisprudence antérieure à 1985 avait déjà précisé qu'ils ne pouvaient écarter le droit à indemnisation que s'ils avaient présenté les caractères de la force majeure, c'est-à-dire s'ils avaient été "normalement imprévisibles et irrésistibles" pour l'auteur du fait dommageable, mais que, dans cette hypothèse, ils étaient totalement exonérateurs, la victime ne recevant alors aucune indemnisation. Cette règle pouvait donc écarter toute réparation en cas d'accident provoqué par la tempête, le verglas, une flaque d'huile répandue sur la route, un passage de gibier ou un chien errant C'est afin de supprimer ces lacunes de l'indemnisation qu'a été rédigé l'article 2 de la loi nouvelle qui dispose que "Les victimes ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule impliqué dans l'accident".

Quant à la notion du "fait passif", elle permettait, avant l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 1985, à l'assureur du véhicule de refuser toute réparation lorsqu'il pouvait établir que l'accident s'était produit alors

que l'automobile se trouvait à l'arrêt dans une position normale et qu'elle ne présentait aucun défaut ayant pu être à l'origine de l'accident. Or si la loi nouvelle n'a pas consacré de dispositions explicites à la suppression de cette cause d'exonération, certains commentateurs ont exprimé l'opinion qu'en désignant, à l'article 1er, parmi les bénéficiaires du droit à indemnisation, toutes les victimes d'un accident de la circulation dans lequel est "impliqué" un véhicule terrestre à moteur, il aurait eu l'intention d'interdire toute discussion sur le caractère "actif" ou "passif" de la participation du véhicule à la réalisation du fait dommageable. Mais cette interprétation demeure discutée et les premières applications jurisprudentielles de la loi laissent subsister un doute à cet égard.

En ce qui concerne enfin le "fait de la victime", les dispositions finalement adoptées sont passablement complexes et nuancées.

On sait qu'avant le vote de la loi, la jurisprudence était déjà intervenue pour limiter l'impact de ce moyen de défense, puisque l'arrêt Desmares du 21 juillet 1982 ayant précisément supprimé les partages de responsabilité, auparavant très fréquents, fondés sur une faute ou un fait non fautif de la victime ayant contribué pour partie au dommage et n'avait laissé subsister que l'exonération totale motivée par un fait de la victime ayant présenté, pour l'auteur du dommage, le double caractère "d'imprévisibilité" et "d'irrésistibilité". Or, sur ce point, la loi du 5 juillet 1985 a consacré des solutions qui sont, à certains égards, plus protectrices des victimes et, à d'autres points de vue, plus restrictives que celles de la jurisprudence Desmares.

Elles sont plus protectrices dans la mesure où seules désormais les "fautes" de la victime peuvent être retenues contre elle pour diminuer ou exclure son droit à indemnisation, alors qu'auparavant le même effet pouvait être attaché à un "fait non fautif".

Mais elles sont plus restrictives, tout au moins à l'égard de certaines victimes, qui pourront à nouveau se voir opposer un partage de responsabilité alors que l'arrêt Desmares avait totalement écarté cette possibilité. En effet le législateur a instauré toute une série de distinctions fondées sur la nature des dommages subis, sur le rôle joué par la victime dans l'accident

et sur certains facteurs touchant à la personnalité de celui qui a été atteint.

S'agissant des demandes d'indemnisation des dommages aux biens, la loi laisse subsister l'effet exonératoire de la faute de la victime, qui est total lorsque la faute a été imprévisible et irrésistible pour l'auteur de l'accident et seulement partiel dans le cas contraire.

En revanche, parmi les victimes d'un dommage corporel, seuls les conducteurs de véhicule (et par le contrecoup, leurs proches) sont exposés dans les mêmes conditions, au refus total ou partiel d'indemnisation. Quant aux autres victimes, c'est-à-dire aux piétons, cyclistes et personnes transportées, elles ne peuvent désormais se voir opposer que leur faute intentionnelle ou leur faute inexcusable, à condition, pour cette dernière, qu'elle ait été la cause exclusive de l'accident. Encore est-il précisé que, si le dommage corporel a atteint un enfant de moins de 16 ans, un adulte de plus de 70 ans ou un handicapé (à plus de 80%), seule sa faute intentionnelle pourra être retenue contre lui.

La loi ajoute enfin qu'en ce qui concerne les préjudices "par ricochet", notamment ceux qui sont subis par les proches à la suite du décès de la victime directe de l'accident, la réparation est calculée en tenant compte des limitations et exclusions qui auraient été opposées à cette dernière.

En définitive, seront donc désormais indemnisés à peu près automatiquement les dommages corporels subis par les victimes autres que les conducteurs de véhicule¹⁵, ces derniers restant, en revanche, ainsi que leurs proches atteints "par ricochet", exposés à subir les conséquences de leurs fautes,

15. A condition, toutefois, que la notion de "faute inexcusable, cause exclusive de l'accident" reçoive une interprétation très étroite. Or certaines juridictions l'appliquent aujourd'hui à de simples inattentions ou maladroites, ce qui est directement contraire à l'intention du législateur et risque, si cette tendance était approuvée par la Cour de cassation, d'annuler pratiquement la portée de la réforme (voir, par exemple, Dijon 25 septembre 1985 D. 1986 p. 38 observ. A.TUNC; Riom 3 octobre 1985 J.C.P. 1986. II. 20539 note F. CHABAS; Versailles 7 novembre 1985 CATHUDAL, inédit; Amiens 24 octobre 1985 Gaz. Pal. 1986 9 - 11 mars p. 26, note F. CHABAS).

qui demeurent également opposables aux victimes de dommages matériels.

2. Le second apport essentiel de la loi du 5 juillet 1985 a consisté à étendre la portée de l'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur, qui couvrira désormais non seulement la responsabilité du propriétaire et du gardien, même non autorisé, du véhicule, mais aussi celle des passagers, ce qui a pour effet de combler certaines lacunes qui subsistaient dans le dispositif antérieur. En outre la prise en charge du cas fortuit, du fait d'un tiers et de certaines fautes de la victime a pour effet de faire basculer la nature de cette assurance qui n'est plus seulement une assurance de responsabilité, mais devient une véritable assurance des risques de la circulation automobile.

3. Enfin l'innovation sans doute la plus originale a consisté à imposer à l'assureur l'obligation de présenter à la victime d'un dommage corporel, dans un délai maximal de 8 mois après l'accident, une offre d'indemnité. La méconnaissance de cette obligation est sanctionnée par un doublement du taux de l'intérêt légal produit par la créance d'indemnité entre l'expiration du délai et l'offre ou la condamnation définitive. Si l'offre est "manifestement insuffisante", une pénalité sera prononcée contre l'assureur au profit du Fonds de Garantie automobile.

Cette procédure de l'offre d'indemnité, que le législateur a d'ailleurs longuement réglementée, a, de toute évidence, pour but essentiel d'empêcher l'assureur de "faire le mort" afin de décourager ou d'intimider les victimes. Elle tend également à favoriser la conclusion d'accords transactionnels, jugés préférables aux procédures contentieuses, plus coûteuses et aléatoires.

Ainsi, en dépit de lacunes sérieuses et d'une orientation peut-être abusivement pragmatique, la loi du 5 juillet 1985 marque-t-elle incontestablement une étape importante vers une meilleure protection des victimes d'accidents. Cependant, il serait, à notre avis, hasardeux d'affirmer qu'elle a, pour autant, résolu tous les problèmes. Sans même parler des conducteurs de véhicules qui forment, avec leurs proches, à peu près la moitié des victimes des

accidents de la circulation routière et dont le sort n'est guère amélioré, on peut faire entre autres, deux remarques.

Tout d'abord, il n'est nullement certain, en l'état actuel des choses, que les assureurs ainsi que les avocats et même les magistrats participeront tous de bonne grâce à la mise en oeuvre de cette réforme à laquelle certains d'entre eux ont manifesté une franche hostilité. Or ceux qui sont vraiment décidés à ne pas "jouer le jeu" trouveront sans doute de nombreux moyens de gêner, sinon de paralyser, l'application de certaines dispositions du texte, en particulier de celles qui concernent l'offre d'indemnité.

D'ores et déjà d'ailleurs, on s'aperçoit qu'une fraction importante des juridictions du fond donne une interprétation très restrictive des dispositions nouvelles, notamment de celles qui concernent l'inopposabilité à la victime de sa faute¹⁶.

En outre, il faut rappeler que la loi du 5 juillet 1985 ne concerne que les victimes de la circulation routière. Or les autres victimes d'accidents corporels sont actuellement soumises à un droit qui présente les mêmes imperfections que celles contre lesquelles ce texte a cherché à réagir. Pour elles la réforme est donc encore à faire.

La loi du 5 juillet 1985 a donc modifié les perspectives en apportant des solutions nouvelles directement applicables à beaucoup de victimes d'accidents et éventuellement transposables à d'autres, mais elle n'a nullement achevé l'évolution qui se poursuivra vraisemblablement au cours des années à venir.

Cependant, il est possible que désormais l'attention des juges, comme celle du législateur, soit encore davantage attirée par une autre catégorie de victimes dont la protection est, depuis au moins une décennie déjà, au centre de l'actualité juridique en France comme dans tous les autres pays industrialisés: il s'agit des consommateurs.

16. Voir supra, note précédente.

II.

LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE PROTECTION DES CONSOMMATEURS

Il est frappant de constater à quel point les responsabilités professionnelles se sont développées ces dernières années au profit des consommateurs de biens et de services. Ce mouvement, qui s'est dessiné d'abord au détriment des fabricants et vendeurs de produits industriels, s'est en effet étendu aux professionnels de la construction et aux prestataires de services, y compris aux membres des professions libérales, comme les médecins, les notaires, les avocats...

A vrai dire, dans chacune de ces professions, l'évolution s'est présentée de façon différente et il ne saurait être question d'en donner une description exhaustive. Nous nous contenterons donc de relever certaines tendances générales qui s'ordonnent autour de deux objectifs essentiels: le renforcement des responsabilités imposées aux professionnels vis-à-vis des consommateurs et l'élargissement de l'éventail des actions par lesquelles les consommateurs peuvent mettre en jeu, à leur profit, ces responsabilités.

A. L'alourdissement des responsabilités imposées aux professionnels s'est manifesté à la fois par une interprétation de plus en plus sévère du contenu de leurs obligations et par une hostilité croissante à l'égard des clauses au moyen desquelles ils cherchent à limiter leur responsabilité.

1. Parmi les obligations qui incombent aux professionnels, l'une des plus importantes pour la protection de leurs clients est l'obligation de garantie qui a précisément pour objet d'éviter toute discussion sur la faute du professionnel en donnant au consommateur un droit à réparation sur la seule preuve que l'objet livré ou le service fourni ne correspond pas à ce qui avait été promis. Or le développement et le renforcement de cette obligation de garantie dans les contrats de consommation les plus courants est un

phénomène tout à fait frappant.

En effet, alors que le Code civil ne prévoyait qu'une garantie de l'acquéreur et du locataire contre les "vices" ou défauts de la chose, c'est-à-dire contre l'altération matérielle du produit vendu ou loué, la jurisprudence est parvenue, tant par une interprétation extensive de la notion de "défaut" que par un appel aux principes du droit commun de la responsabilité contractuelle, à élargir sensiblement la protection des clients consommateurs qui peuvent désormais demander réparation dans tous les cas de non-conformité de la chose livrée ou du service fourni à ce qu'ils pouvaient raisonnablement en attendre¹⁷.

Quant à la portée de cette obligation, elle est désormais toujours conçue comme une "obligation de résultat", c'est-à-dire que la preuve du défaut ou de la non-conformité suffit à établir la responsabilité du professionnel qui ne peut alors se dégager qu'en démontrant l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure. Encore cette preuve est-elle de plus en plus difficile à apporter, car la jurisprudence estime aujourd'hui que le professionnel doit toujours avoir une parfaite connaissance du produit qu'il met sur le marché et qu'il ne peut donc jamais invoquer son ignorance du vice pour échapper à sa responsabilité¹⁸. Certains arrêts récents sont même allés très loin dans cette voie en décidant que le "risque de développement", c'est-à-dire le défaut qui était indécélable en l'état des connaissances scientifiques au jour où le produit a été mis sur le marché, engage cependant la responsabilité du producteur¹⁹.

Mais ce qui paraît également frappant pour qui observe l'évolution des responsabilités professionnelles, c'est le développement des obligations accessoires que la jurisprudence a attachées à certains contrats afin de compléter la protection du client consommateur.

17. Voir J. GHESTIN, Conformité et garanties dans la vente, L.G.D.J. 1983.

18. Voir Com. 27 novembre 1972 Bull. civ. IV N° 266 p. 282; Civ.³ 17 juillet 1972, Bull. civ. III N° 473 p. 344; Com. 15 novembre 1971 D. 1972 p. 211; Civ.¹ 12 mars 1980 Bull. civ. I n° 84 p. 69.

19. Voir, par exemple, T.G.I. Nanterre, 12 décembre 1985 J.P. CARRON et L. CARRON contre SA Laboratoires SQUIBB, inédit.

Sans doute, l'apparition de "l'obligation de sécurité" est-elle beaucoup plus ancienne puisque c'est en 1911 qu'elle a été admise pour la première fois par la Cour de cassation dans le contrat de transport de personnes²⁰, avant d'être étendue à beaucoup d'autres situations contractuelles dans lesquelles le client confie sa sécurité corporelle à un professionnel²¹. Mais cette obligation a été introduite plus récemment dans les contrats comportant livraison d'une chose²² où son existence a été confirmée explicitement par la loi du 21 juillet 1983 sur la sécurité des consommateurs. En effet, l'article 1er de cette loi dispose que "les produits et services doivent présenter, dans les conditions normales d'utilisation, la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre".

D'ailleurs, la Directive du Conseil des Communautés européennes du 25 juillet 1985 "relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats-membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux" confère d'ores et déjà à ce principe une valeur supra-nationale puisque l'article 1er de cette Directive dispose: "Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit", et l'article 6: "Un produit est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, compte tenu de toutes les circonstances, et notamment de la présentation du produit, de l'usage du produit qui peut être raisonnablement attendu et du moment de la mise en circulation du produit".

Enfin, les obligations auxquelles la jurisprudence française a donné le développement le plus spectaculaire, surtout depuis les années 1970, sont celles qui tendent à l'information du consommateur.

C'est d'abord à la charge des fournisseurs de services que les tribunaux ont mis en exergue ce type d'obligation²³.

20. Civ. 21 novembre 1911 S. 1912.1.73 note LYON CAEN; D. 1913.1.249. note SAARRUI.

21. G. VINEY, op. cit. N° 500

22. G. VINEY, op. cit. N° 767 et 768.

23. G. VINEY, op. cit. N° 504 à 508

Notamment le notaire s'est vu imposer un "devoir de conseil" à l'égard de ses clients, qui est interprété aujourd'hui avec une certaine rigueur. Et il en a été de même pour l'architecte, l'entrepreneur, le médecin, le banquier, l'agent d'affaires et bien d'autres ... En outre, un devoir général "d'information" et de "mise en garde" a été mis à la charge du vendeur professionnel qui doit renseigner le consommateur, non seulement sur les dangers éventuels de la chose vendue, mais aussi sur la manière de l'utiliser. Cette obligation sert aujourd'hui de fondement à de très nombreuses actions en responsabilité exercées contre des professionnels. Elle est en fait appréciée de façon nuancée, en fonction de l'usage auquel est destiné le produit livré ou le service fourni, de la compétence du client, de la nature physique et de la présentation de la chose vendue, de la complexité de son maniement²⁴ etc....

Mais dans l'ensemble, l'objectif qui inspire cette jurisprudence consiste évidemment à assurer une protection satisfaisante du consommateur.

2. C'est également le but qui domine une autre évolution, tout aussi importante, qui tend à priver d'effet la plupart des clauses contractuelles par lesquelles les professionnels cherchent à limiter ou à exclure leur responsabilité à l'égard des particuliers consommateurs de biens et de services.

Dans la plupart des contrats les plus courants, la validité de ces clauses a été victorieusement contestée. Par exemple en matière de vente, la jurisprudence a admis d'elle-même que le vendeur professionnel ne peut jamais, par une clause de la convention, limiter ou paralyser les effets de son obligation de garantie; puis elle a nuancé cette interdiction "dans les rapports entre professionnels de même spécialité"²⁵. Enfin, en 1978, l'autorité réglementaire est intervenue pour décider que, dans les rapports entre vendeurs professionnels et acheteurs non professionnels, toutes les

24. Voir, à ce sujet, J.F.OVERSTAKE, La responsabilité du fabricant de produits dangereux, Rev. trim. dr. civ. 1972 p. 485 et suivants; J. GHESTIN, Conformité et garanties... N° 98, 192, et suivants, 321; G. VINEY, op. cit. N° 511.

25. Voir sur cette évolution, J. GHESTIN, Conformité et garanties ...N° 256 et 273 à 276.

clauses par lesquelles le vendeur cherche à limiter ou à exclure l'une quelconque de ses obligations au détriment de ses clients consommateurs sont nulles parce qu' "abusives".

On pourrait d'ailleurs citer bien d'autres dispositions législatives ou réglementaires qui ont prohibé les clauses de non-responsabilité ou de limitation de responsabilité les plus dangereuses pour les consommateurs. Ainsi les professionnels de la construction (architectes, entrepreneurs, bureaux d'études...) se sont vu privés par une loi de 1978 de la possibilité de limiter conventionnellement les effets de la garantie qu'ils doivent au maître de l'ouvrage et aux acquéreurs de l'immeuble. De même dans le contrat de transport de personnes ou de marchandises, les clauses restrictives de responsabilité ont été réglementées.

Mais ce qui mérite également d'être souligné c'est que, même lorsque la clause invoquée par le professionnel ne se heurte à aucune prohibition légale, réglementaire ou jurisprudentielle, les tribunaux trouvent très souvent moyen, dès lors qu'elle est opposée à un particulier consommateur, de la tenir en échec. L'un des moyens couramment utilisé pour parvenir à ce résultat consiste à qualifier de "faute lourde" le manquement du professionnel à son obligation. En effet, la jurisprudence décide depuis longtemps que les restrictions conventionnelles de responsabilité se trouvent écartées de plein droit en présence d'une faute intentionnelle ou d'une faute lourde²⁶. Or on constate actuellement une tendance quasi-systématique des tribunaux à baptiser "fautes lourdes" toutes les fautes relevées contre les professionnels, afin précisément de tenir en échec les clauses limitatives ou exclusives de responsabilité stipulées au détriment des consommateurs²⁷.

Un autre procédé, également employé par les tribunaux dans le même but, consiste à vérifier avec une certaine rigueur la réalité du consentement du client consommateur à la clause qui lui est opposée par le professionnel.

26. Voir G. VINEY, op. cit. N° 606 et 607.

27. Voir J. GHESTIN, Conformité et garanties...N° 270; G. VINEY, op. cit. N° 610.

En effet, il est fréquent que la limitation de responsabilité n'ait pu être portée explicitement à la connaissance de l'intéressé avant la conclusion du contrat, ce qui permet souvent à celui-ci d'en écarter l'application en démontrant qu'il ne l'a pas acceptée²⁸.

Enfin on signalera que la loi du 10 janvier 1978 "sur la protection et l'information des consommateurs de produits et de services" a créé un organisme administratif, la Commission des Clauses Abusives, dont l'une des missions essentielles consiste à recommander la suppression des clauses abusives inscrites dans les modèles de contrats utilisés par les professionnels²⁹. Or on constate qu'actuellement cette Commission recommande systématiquement la suppression de toutes les clauses par lesquelles les professionnels cherchent à limiter leurs obligations ou leurs responsabilités vis-à-vis des particuliers consommateurs de biens et de services.

Toutes ces solutions révèlent donc incontestablement l'existence d'un courant favorable à l'alourdissement des responsabilités professionnelles. Cependant, on peut penser que ce mouvement serait resté assez peu efficace pour la protection des consommateurs s'il ne s'était accompagné d'un élargissement et d'une diversification des moyens d'action mis à la disposition de ces derniers pour mettre en oeuvre des responsabilités.

B. Les consommateurs disposent en effet aujourd'hui contre les professionnels, non seulement de plusieurs types d'actions individuelles, mais aussi d'actions collectives dont l'importance ne cesse de croître.

1. Parmi ces actions individuelles, les plus importantes sont évidemment les

28. Voir Civ.¹ 3 mai 1979 J.C.P. 1979. IV p. 220; Civ.¹ 31 mai 1983 Bull. civ. I N° 159 p. 138; Com. 9 octobre 1984 Sté E.D.E.T. contre RIVERO, inédit.

29. Voir H. BRICKS, Les clauses abusives, 1982; A. RIEG, La lutte contre les clauses abusives des contrats, Mélanges RODIERE 1981 p. 225; O. CARMET, Réflexions sur les clauses abusives au sens de la loi N° 78-23 du 10 janvier 1978, Rev. trim. dr. com. 1982 p. 1; J.P. GRIDEL, Remarques de principe sur l'article 35 de la loi 78-23 du 10 janvier 1978, D. 1984 Ch. p. 153; A. SINAY-CYTERMANN, La Commission des clauses abusives et le droit commun des obligations, Rev. trim. dr. civ. 1985 p. 471.

actions en responsabilité proprement dites. Mais il faut y ajouter également l'action directe contre l'assureur qui donne aux victimes une garantie supplémentaire.

Si l'on appliquait purement et simplement les principes généraux qui président à la distinction entre responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle, on ne reconnaîtrait au consommateur le bénéfice d'une action en responsabilité contractuelle qu'à l'encontre de son propre co-contractant. En revanche, vis-à-vis des professionnels qui se trouvent en amont dans le circuit de distribution, il ne devrait disposer que d'actions en responsabilité délictuelle dont le succès serait subordonné à la preuve d'une faute délictuelle, c'est-à-dire d'une négligence ou d'une imprudence indépendante des obligations contractuelles assumées par le défendeur.

Mais le souci d'assurer la protection du consommateur a conduit la jurisprudence à étendre, au profit de celui-ci, le champ d'application de la responsabilité délictuelle.

C'est dans le cadre du contrat de vente d'objets mobiliers que la jurisprudence a, depuis longtemps déjà, accordé au sous-acquéreur une action directe en garantie qui peut être exercée contre le fabricant ou n'importe lequel des vendeurs composant le circuit de distribution³⁰. Mais plus récemment, cette solution a été étendue au bénéfice des sous-acquéreurs d'immeubles³¹ qui ont été autorisés à exercer, à la place de leur vendeur, l'action en garantie contre les constructeurs. En outre, depuis quelques années, cette action directe dont le caractère contractuel a été nettement affirmé³², a vu son domaine d'application étendu à la sanction d'obligations autres que l'obligation de garantie, comme par exemple, à l'obligation d'information et de mise en garde contre les dangers de la chose vendue³³. Bien plus,

30. Voir Civ. 17 novembre 1908 S. 1914.1.443; Req. 6 janvier 1920 Gaz. Pal. 1920.1.144; Com. 16 octobre 1973 Bull. civ. IV N° 285 p. 256 et autres arrêts cités par J. GHESTIN, Conformité et garanties.... N° 324 et suivants, notamment N° 324, note 1.

31. Civ.¹ 28 novembre 1967 D. 1968 p. 143; Civ.³ 18 octobre 1972 Bull. civ. III N° 531 p. 386; Civ.³ 28 octobre 1975 Bull. civ. III N° 311 p. 235.

32. Voir notamment Civ.¹ 9 octobre 1979 Bull. civ. I N° 241; Rev. trim. dr. civ. 1980 p. 354, Observ. G. DURRY.

33. Voir Civ.¹ 9 mars 1983 Bull. civ. I N° 92 p. 81.

alors que, jusqu'en 1984, elle n'était jamais admise dans les rapports entre l'acquéreur de l'immeuble et le fournisseur des matériaux, la 1ère Chambre civile de la Cour de cassation a rompu avec cette tradition par un arrêt du 29 mai 1984³⁴ dont la jurisprudence a été explicitement confirmée par l'Assemblée plénière de la Cour de cassation le 7 février 1986³⁵. Enfin, il faut ajouter que la Commission de refonte du droit de la consommation, qui a publié en 1984 un rapport d'ensemble sur ses travaux, a explicitement proposé une généralisation de ce mécanisme de l'action directe "dans le cas de succession de contrats de prestation de services ainsi que dans celui d'une succession de contrats de vente et de prestation de services". Grâce à cette évolution, le consommateur est donc d'ores et déjà - et sera sans doute de plus en plus souvent - en mesure d'exercer directement contre un professionnel avec lequel il n'a pas contracté une action en responsabilité contractuelle s'il prouve avoir subi un dommage à la suite d'un manquement aux engagements pris par le défendeur.

Toutefois, il reste actuellement d'assez nombreuses situations contractuelles dans lesquelles cette action directe n'est pas encore admise. Or, même dans ces hypothèses, le souci de la protection du consommateur s'est manifesté d'une autre façon. En effet, les conditions de la responsabilité délictuelle ont été assouplies de telle sorte que les faits qui, dans les rapports entre le professionnel et son co-contractant, seraient considérés comme générateurs de responsabilité contractuelle, sont désormais presque systématiquement qualifiés, vis-à-vis des tiers lésés, de "faute délictuelle"³⁶.

34. Bull. civ. I n° 175 p. 149; D. 1985 p. 213 note A. BENABENT; J.C.P. 1985. II.20385 note P. MALINVAUD; Rev. trim. dr. civ. 1985 p. 406.

35. A paraître au Bulletin Civil de février 1986.

36. Notamment la Cour de cassation a admis que le fait de mettre sur le marché un produit défectueux est en soi une faute qui engage la responsabilité délictuelle du fabricant vis-à-vis des tiers victimes, sur le fondement de l'article 1382 du Code civil: voir Civ.¹ 21 mars 1962 Bull. civ. I. 155; Civ.¹ 5 mai 1964 Bull. civ. I. 181; Civ.² 16 mars 1966 Bull. civ. II. 249; Civ.³ 28 avril 1972 Bull. civ. III N° 233 p. 167; Civ.¹ 18 juillet 1972 Bull. civ. I N° 189 p. 164; Civ.³ 5 décembre 1972 D. 1973 p. 401 note J. MAZEAUD.

De même, elle a admis à plusieurs reprises la responsabilité du fabricant pour manquement à l'obligation d'information en qualifiant cette responsabilité de "contractuelle" à l'égard de l'acquéreur et de "délictuelle" à l'égard des victimes non propriétaires. Civ.¹ 11 octobre 1983 Bull. civ. I N° 228 p. 204; Civ.³ 17 octobre 1984 J.C.P. 1984.IV p. 355.

On ajoutera enfin que parfois, lorsque le dommage est imputable à un produit dangereux sur lequel le professionnel a conservé un certain contrôle, les tribunaux acceptent d'appliquer, au détriment de ce professionnel et au profit des victimes non contractantes, le régime de la responsabilité délictuelle de plein droit fondé sur l'article 1384 alinéa 1er Code civil, ce qui dispense alors le demandeur d'avoir à prouver une faute quelconque ou l'inexécution d'une obligation contractuelle. Cette jurisprudence est appliquée principalement aux produits explosifs ou inflammables que la Cour de cassation désigne comme "possédant un dynamisme propre susceptible de se manifester dangereusement"³⁷.

Cet élargissement des conditions de la responsabilité délictuelle permet donc aujourd'hui au consommateur d'exiger des professionnels avec lesquels il n'a pas contracté une protection à peu près identique à celle dont disposerait un contractant contre les dommages qui lui sont causés par les défauts d'un produit livré ou d'un service fourni.

Mais généralement le consommateur dispose aujourd'hui, en plus de l'action en responsabilité délictuelle ou contractuelle qu'il peut exercer contre le professionnel lui-même, d'une "action directe" contre l'assureur du responsable. En effet, l'assurance de responsabilité civile professionnelle s'est considérablement développée, de telle sorte qu'elle est aujourd'hui pratiquement généralisée aussi bien dans les professions industrielles et commerciales que dans les professions libérales³⁸. Le législateur a d'ailleurs multiplié récemment les obligations d'assurance qui s'imposent désormais aux constructeurs (architectes, entrepreneurs...), aux notaires, aux avocats et à bien d'autres professionnels. Or on sait que la jurisprudence reconnaît, au profit de la victime d'un dommage dont le responsable est

37. Voir Civ.¹ 12 novembre 1975 et Paris 5 décembre 1975 J.C.P. 1976.II 18479 note G. VINEY; Civ.² 3 octobre 1979 J.C.P. 1980.IV p. 360; D. 1980 p. 325, 1ère espèce, observ. G. DURRY Rev. trim. dr. civ. 1980 p. 358, Civ.² 14 décembre, 1981 Gaz. Pal. 1982 1er semestre Panorama, p. 150 note F. CHABAS; Civ.¹ 2 février 1982 D. 1982 I.R. p. 330; Civ.² 4 février 1984 Gaz. Pal. 1984 2ème semestre, p. 634 note F. CHABAS.

38. Voir Y. LAMBERT-FAIVRE, Assurances des entreprises, 2ème éd., 1986.

assuré, une action directe contre l'assureur³⁹, ce qui lui permet d'échapper, sur l'indemnité due par l'assureur, au concours des autres créanciers de l'assuré. En outre, cette action directe présente une véritable autonomie par rapport à l'action de l'assuré contre l'assureur, un certain nombre d'exceptions opposables par celui-ci à celui-là ne l'étant pas à la victime⁴⁰. Et comme, dans les cas d'assurance obligatoire, ces exceptions inopposables sont généralement particulièrement nombreuses, l'efficacité de l'action directe pour la protection du tiers lésé s'en trouve encore renforcée.

Les particuliers disposent ainsi d'actions individuelles qui paraissent a priori leur donner la possibilité d'obtenir réparation des dommages qu'ils subissent du fait de la mauvaise exécution des devoirs qui s'imposent aux professionnels.

2. Pourtant, tout le monde s'accorde aujourd'hui pour reconnaître que l'action individuelle n'est pas suffisante pour assurer correctement la protection des intérêts des consommateurs. Les dommages causés à chaque victime par le défaut d'un produit ou la mauvaise qualité d'un service sont en effet généralement trop faibles pour justifier un procès dont les frais seraient, dans la plupart des cas, supérieurs à l'intérêt à défendre. En outre, les consommateurs isolés sont souvent incapables de procéder aux enquêtes et aux expertises susceptibles d'apporter la preuve du défaut et ils n'ont pas un poids économique suffisant pour faire efficacement pression sur les professionnels. C'est pourquoi, dès l'origine, le mouvement de défense des consommateurs a prôné la constitution de groupes puissants et organisés capables d'imposer le respect de l'intérêt collectif des consommateurs.

Mais la réalisation de cet objectif implique également que ces groupes disposent eux-mêmes de moyens d'action, notamment devant les tribunaux. C'est

39. Voir M. PICARD et A. BESSON, Les assurances terrestres en droit français, t. I, Le contrat d'assurance 5^{ème} éd. par A. BESSON, N^o 379 et suivants; Y. LAMBERT-FAIVRE, Droit des assurances, 5^{ème} éd. N^o 390 et suivants.

40. Voir A. BESSON, op. cit. N^o 397 à 402; Y. LAMBERT-FAIVRE, op. cit. N^o 427 et 428.

pourquoi les associations de consommateurs ont demandé à se voir reconnaître le droit d'agir en justice pour défendre leurs adhérents.

Ce droit a été reconnu par une loi du 27 décembre 1973 qui comporte une disposition aux termes de laquelle "les associations ayant pour objet statutaire explicite la défense des intérêts des consommateurs peuvent, si elles ont été agréées à cette fin, exercer devant toutes les juridictions l'action civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif des consommateurs".

De fait, cette disposition est aujourd'hui assez largement utilisée, au moins par les juridictions du fond, car la Cour de cassation a marqué récemment une certaine réserve à son égard en décidant qu'elle ne peut s'appliquer qu'en cas d'infraction pénalement réprimée, ce qui exclut la possibilité pour l'association d'agir en responsabilité sur le fondement de la simple inexécution d'un contrat⁴¹.

D'ailleurs, ce type d'action collective ne permet d'octroyer des dommages et intérêts qu'à l'association elle-même. Il ne suffit donc pas à protéger les consommateurs qui ont personnellement souffert de l'infraction constatée.

C'est pourquoi la Commission de refonte du droit de la consommation a proposé, dans son rapport, non seulement d'élargir ce droit d'action des associations pour la défense de l'intérêt collectif - qui pourrait désormais s'exercer sur le fondement d'une simple inexécution contractuelle - mais aussi de créer une action nouvelle, qui serait également exercée par une organisation représentative, mais dans l'intérêt d'un groupe déterminé ou même indéterminé de consommateurs et qui permettrait à chacun d'eux d'obtenir réparation de son propre dommage.

Ce mouvement favorable au développement des actions collectives nous paraît d'autant plus intéressant qu'il pourrait également, à notre avis, contribuer à résoudre le problème de la mise au point d'un système de protection contre les dommages de pollution et les atteintes à l'environnement.

41. Civ.¹ 16 janvier 1985 D. 1985 p. 317.

Pourquoi en effet ne pas donner aux associations de protection de la nature et de défense de l'environnement le droit de poursuivre, au civil comme au pénal, ceux qui créent des nuisances graves, quitte à obliger ces associations à investir les dommages-intérêts qu'elles obtiendraient à la suite d'une action civile dans des travaux de remise en état du cadre naturel détérioré? Pourquoi également ne pas donner aux personnes directement et spécialement lésées par ces nuisances le droit de confier à ces organisations le soin d'agir en leur nom? Ce serait là, à notre avis, un grand progrès que certains auteurs appellent actuellement de leurs vœux, mais qu'il faudra sans doute encore un certain temps pour réaliser.

Le Droit de la responsabilité civile reste donc en France une matière particulièrement mouvante, incertaine et en devenir, ce qui rendrait tout à fait présomptueux et même ridicule la présentation d'un modèle français pour la construction d'un droit européen de la responsabilité civile.

Ce que la France peut apporter, nous semble-t-il, en la matière, c'est seulement son expérience qui, comparée à celle des autres pays, peut révéler certaines convergences sur lesquelles il serait possible de bâtir en commun.

Ces convergences sont manifestes en ce qui concerne les objectifs qui, on l'a vu, sont très largement semblables. Or cette identité de buts permet de penser que certains concepts, qui ont contribué en France à la mise en oeuvre de ces orientations pourraient être utilisés ailleurs. Par exemple, l'existence d'une assurance particulière des risques de la circulation, autonome par rapport à l'assurance de responsabilité civile, celle de l'action directe de la victime contre l'assureur, la procédure d'offre d'indemnité par l'assureur, les notions de préjudice collectif, d'action de groupe, les obligations de sécurité et d'information incombant à celui qui met sur le marché un produit ou qui fournit un service sont à priori des solutions qui paraissent susceptibles de s'acclimater dans la plupart des systèmes juridiques des pays européens. On ajoutera que la perte d'importance de la distinction entre responsabilité délictuelle et contractuelle, notamment dans le domaine de responsabilités professionnelles et plus particulièrement en ce qui concerne les atteintes à la sécurité provoquées par les produits et les services mis sur le marché, apparaît comme un phénomène tout

à fait général. Ici encore, l'expérience française peut donc être utilement comparée à celle des pays voisins afin de dégager des solutions harmonisées.

En d'autres termes, le Droit français peut, comme d'ailleurs celui des autres pays, fournir un certain nombre d'instruments et d'éléments de réflexions pour la construction d'un éventuel droit européen.