

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT
SUPERIEUR

ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION
ET DE MAGISTRATURE

ANNEE SCOLAIRE 1977-1978

DIVISION JUDICIAIRE

3e ANNEE

Le tiers transport

Mémoire présenté par

AMADOU DIALLO

ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION
ET DE MAGISTRATURE

DIVISION JUDICIAIRE

M E M O I R E

SUJET: LE TIERS TRANSPORTE



ANNEE SCOLAIRE
1977-78

PRESENTE PAR
AMADOU DIALLO
3e ANNEE



AVANT PROPOS

Ipsserand disait : " L'histoire des transports se confond à l'époque moderne avec celle de l'émancipation des individus". En effet l'évolution et la structure des moyens de communications sont considérés comme des indicateurs et de la situation économique d'un pays . Le Sénégal ~~de~~ l'époque coloniale n'a pas entendu développer le secteur ^{des} communications. Cet effort s'est poursuivi après l'indépendance. Il s'agissait pour les gouvernants du pays de préserver l'acquis colonial qui avait ^{fait} de notre pays celui dont le réseau routier était le plus développé mais surtout de maintenir ce secteur dans la mouvance de notre développement. Les statistiques nous disent que le Sénégal avec 2591^{km} de routes bitumées, 11.200 km de routes classées en latérite ou en terre, possède le meilleur ^{réseau} routier de l'Afrique de l'ouest. Le parc national automobile comporte au 31 décembre 1974 80.331 véhicules. Mais le même effort n'a pas été consenti sur le transport ferroviaire. Après 1960 on s'est contenté en général de maintenir en état de voies ferrées existantes et au mieux de les améliorer dans la mesure où elles correspondaient à une nécessité économique pour le transport lourd et le développement de l'arrière pays. Ici la concurrence de la route est très sensible surtout pour le trafic voyageurs. C'est ainsi qu'il descendait de 3.574.000 de voyageurs en 1967-68 à 1.334.000 de 1974-75.

Si le trafic voyageurs par rail est en déclin, celui par air accuse une progression constante. Les relations aériennes du Sénégal s'étendent à de nombreux pays du monde soit par des accords particuliers soit par la desserte de l'aéroport de Dakar-Yoff par les lignes régulières des grandes compagnies aériennes.

Le Sénégal fait partie de la compagnie Aif-Afrique créée par le traité de Yaoundé de 1961 entre la France et certaines de ses ex-colonies. Dotée d'une flotte importante, la compagnie assure le trafic direct entre l'Europe, l'Amérique et les capitales des Etats Africains membres.

Au niveau intérieur le trafic est assuré par la société nationale des transports aériens : la SO.NA.TRA. qui assure des liaisons régulières Dakar-Ziguinchor, Dakar-Tambaetc... , de même que la liaison avec Nouakchott et Praia.

Au cours du IV^e plan d'importants travaux ont été réalisés à Dakar-Yoff, allongement de la piste pour permettre l'atterrissage des porteurs et l'aménagement de l'aérogare.

Le port de Dakar, l'un des plus importants de la côte occidentale africaine, malgré la concurrence que lui livre le canal de Suez et les autres installations portuaires ouest-africaines, continue sa progression. Ceci est notamment dû au rôle qu'il joue dans le domaine de la pêche.

Les ports fluviaux comme Kaolack, Ziguinchor et Saint-Louis à l'embouchure des grands fleuves Sénégalais ont un trafic limité par la profondeur de ces cours d'eau et l'absence de travaux d'entrevue pour les extensions

Le secteur des transports a été l'objet d'attentions soutenues de la part du planificateur sénégalais. Celui-ci a compris son rôle et son importance dans la transformation des structures et des hommes de la société

Les transports du point de vue économique ont facilité les échanges et a permis dans une certaine mesure la substitution de l'économie de subsistance. La preuve négative nous est fournie pour notre région méridionale .

L'absence de voies de communication y constitue un véritable frein au développement. Mais il faut avouer que la Casamance avec ses particularités géophysiques requiert une plus grande maîtrise des techniques de travaux et de moyens financiers importants à dégager.

Au point de vue sociale, on peut dire que le transport rompt l'isolement des villages et leurs intégrations dans le modernisme. Le résultat de tout cela est une plus grande émancipation des individus et une transformation des structures traditionnelles de la société rurale en ce qu'^{elles} constitue^{nt} des entraves au plein épanouissement. C'est d'ailleurs un rôle similaire que joue les médiats. briser l'isolement des villages et y apporter le message du progrès. Pour A;Maurois "la loi doit enregistrer les moeurs au lieu de vouloir créer". C'est là un des aspects du droit. Et l'étude du droit des transports permet d'appréhender les problèmes qui se posent à un pays confronté aux tâches gigantesques de la construction économique-sociale. La complexité des règles juridiques régissant le domaine des transports au-delà de son intérêt intellectuel, est la traduction de l'un des dimensions de la lutte du Sénégal pour sortir de son état actuel. L'intérêt essentiel à travers cette étude est de comprendre et d'analyser au-delà de l'aspect juridique l'effort de la construction d'une société nouvelle. Car si le but du droit est de formuler des règles générales, permanents et à assurer leurs respects par des sanctions: la tâche du juriste commence par l'observation, la connaissance et la compréhension de l'homme, son milieu géophysique, religieux économique bref de la prise en considération des réalités. En cela son travail ne diffère pas de celui d'un homme de science (I)

(I) Annale Africaines 1968 page 73 la Fiction et le droit

Joseph Issa Soyech.

.../...

I N T R O D U C T I O N

La notion de transport est définie par le livre IV^e du code des obligations civiles et commerciales en son article 639 qui dispose "le transport est le contrat par lequel une personne dénommée transporteur s'engage à assurer un déplacement contre rémunération. Le législateur sénégalais considère le transport comme un acte juridique précisément un contrat et met en relief trois éléments constitutifs principalement, les parties, l'objet et le consentement.

L'article 639 est placé au titre intitulé les contrats de transport terrestre. Et les dispositions de ce titre sont communes aux transports ferroviaires terrestres ou fluviaux des personnes et des marchandises. Mais nous limiterons notre étude au transport des personnes et parmi les moyens de transports nous privilégierons la route ce choix est dicté par plusieurs raisons. D'abord et comme nous l'avons effleuré dans notre avant propos le développement des transports fluviaux de personnes n'est pas important ici. Mais plus encore les statistiques révèlent une nette régression du trafic fluvial de voyageurs. Les raisons tiennent à la vétusté des installations d'accueil et à l'insuffisance quantitative et qualitative du matériel. Les mêmes raisons peuvent être attribuées au transport ferroviaire.

Quand au transport aérien il faut signaler qu'il est un domaine assez spécial. Le régime juridique emprunte des règles au droit public international et au droit national. Sur ce plan l'exemple du droit aérien est une illustration de l'imbrication des différentes branches du droit et la difficulté de catégoriser cette matière.

Néanmoins nous pouvons citer outre les divers traités internationaux sur l'aviation civile et sa sécurité, la convention de Varsovie du 12 octobre 1923 complétée par le protocole de la Hayes du 28 septembre 1955. Ces textes ont été ratifiés par le Sénégal le 19 juin 1965.

Ces textes parlent de la responsabilité dans le domaine du transport aérien. L'analyse de ces textes nous amène à une constatation Il ya beaucoup de renvois aux lois nationales notamment, après avoir déclaré que le transporteur aérien n'est pas responsable de plein droit (article 18. al I. du protocole de la Hayes) ces textes renvoient aux lois nationales pour la définition de la faute. C'est ainsi que les auteurs et les tribunaux français disent que la faute équivaut au dol . Le droit Anglo-Saxon qui ignore la notion de dol applique avec beaucoup plus d'indulgence une notion similaire, ce qui explique les disparités entre les régimes applicables aux transporteurs français et leurs homologues Anglo-Saxons.

Pour ce qui concerne l'objet de notre étude, c'est un lieu commun de dire que l'automobile n'est pas un luxe. Elle a cessé de l'être depuis que les Etats-Unis ont révolutionné l'industrie de la construction automobile. Elle devient à la portée de bourses modestes et ce mouvement est allé s'empilant avec un système complexe de crédits et d'incitation à son utilisation. Le virus de l'automobile après avoir ravagé les pays occidentaux a émigré vers les pays sous-développés empruntant le chemin de "l'effet de démonstration" - comme le dit le professeur François Perroux où il a fait de nombreux^{sgs} victimes.

Ainsi si l'on en croit Jeune-Afrique(I) le taux d'évolution du marché automobile au Sénégal entre 1975 et 1976 serait en augmentation

De 25,33 % par rapport au marché global: les voitures accuseraient-elles une augmentation de 14,11 %. L'accroissement du marché automobile, s'il reflète l'augmentation du niveau de vie de la population, s'accompagne d'innombrables problèmes. Il crée en effet un mal inconnue des sociétés traditionnelles: La mortalité due aux accidents de circulation

Au plan juridique ces données de l'accroissement du trafic exercent une pression sur les normes juridiques que le législateur avait créées dépouillées d'artifices dans un souci de simplicité. Le nombre d'accidents en progression constante et inquiétante fait émerger des difficultés notamment dans le domaine de la responsabilité, difficultés que n'arrivent pas à résoudre les juristes praticiens car le souci de simplification fait découvrir des lacunes dans notre arsenal législatif. La théorie de la responsabilité requiert de la souplesse. Des agressions multiples mettent à rude épreuve sa capacité de résistance.

Nous l'avons dit le législateur Sénégalais considère le transport comme un contrat. Ceci nous amènera à appréhender la notion de Tiers transporté. Nous n'envisagerons ici au chapitre des éléments que le consentement, les éléments personnels et le prix

I) Le consentement

Le contrat de transport de personnes implique pour sa formation l'accord des parties, c'est-à-dire leur consentement sur les conditions de l'opérations à entreprendre. C'est là l'expression de l'esprit de liberté qui préside aux droits des contrats que le code sénégalais a repris du droit français.

2°) Les parties

Les opérations de transport mettent en présence 2 personnes, le voyageur et le transporteur.

A) Le transporteur.

On l'appelle indifféremment transporteur ou voiturier. Ce peut être une personne physique plus fréquent au Sénégal ou de grosses entreprises. Les prestations du voiturier se ramènent à se charger d'effectuer le déplacement du voyageur l'autre partie au contrat. Ces opérations peuvent être faites par lui même ou par l'intermédiaire de ses préposés qui sont sous ses ordres. Le code des obligations civiles commerciales ajoute que le préposé peut s'adjoindre un aide-chauffeur, appelé Apprenti dans le langage courant la situation juridique de cet aide-chauffeur est mal définie en l'état actuel de notre droit.

Mais quelquesoit la modalité employée, la conduite du véhicule se fait sous la responsabilité du voiturier.

B) le voyageur.

C'est une qualité juridique du droit des transports qui ne peut être donnée que sous certaines conditions.

a) il faut qu'il s'agisse de personne. En effet les animaux sont considérés comme des marchandises. Mais toute personne se déplaçant à bord d'un véhicule n'est pas voyageur. Il faut que le voyage se fasse avec l'assentiment du transporteur en exécution du contrat. Ainsi on ne saurait donner la qualité de voyageur à quelqu'un dans sa propre véhicule. De même ne sont pas considérés comme voyageurs certaines individus que l'on peut voir pendant les fêtes religieuses (Gamou, Magal) qui sans payer de billets, s'offrent le voyage de Touba ou de Tivaouane ou autres lieux religieux accrochés comme des essaims d'abeilles aux wagons des trains.

b) Il faut nécessairement un contrat de transport pour créer les parties.

Aussi celui qui monte à bord d'un véhicule avec un ticket falsifié n'est pas considéré comme voyageur de même que celui qui ne descend pas à l'endroit prévu ou celui qui utilise une carte d'abonnement primée ou qui ne lui appartient pas.

C) Le prix.

Le contrat de transport est à titre onéreux. Casserand disait que la notion de prix fait partie de la définition du contrat de transport.

Le prix dans une économie dirigée comme la nôtre n'est pas fixé unilatéralement par une des parties et obéit à une réglementation faite par les autorités compétentes. L'analyse des éléments de la formation du contrat nous a montré l'ex des co-contractants mais qu'en est-il de l'expression Tiers transporté. Cette expression est difficile à cerner. La difficulté réside dans l'emploi de la notion de Tiers, notion très usitée en droit mais mal définie et vague à souhait.

Définition de la notion de Tiers.

Dans la théorie des obligations les Tiers sont opposés aux parties. Les parties sont les personnes dont les volontés ont concouru à la formation du contrat.

A ce titre on assimile les personnes qui ont été représentées au contrat. Les Tiers sont donc les personnes dont la volonté n'est pas intervenue au contrat. C'est-à-dire qui ne sont pas ni parties ni représentées et qui en outre sont totalement étrangères aux contractants. Ce sont les Tiers absolus.

Dans le droit des assurances les tiers sont non pas ceux qui sont étrangers au contrat liant l'assureur à l'assuré mais Tiers par rapport à ce dernier.

Les polices d'assurance qu'est tiers, au sens du contrat, toute personne non exclue par une clause formelle de la garantie. La police donne pas une définition théorique du Tiers, mais une liste de personnes dont le préjudice qu'elles subissent n'est pas garanti. Parmi elles citons les personnes transporteurs à titre onéreux. La police a garantie minimum précise ce qu'il faut entendre par Tiers transporté à titre gratuit. Elle englobe dans la définition le transport à titre gratuit et le transport intéressé, catégorie intermédiaire créée par la jurisprudence. Le transport est gratuit tant qu'il n'y a pas paiement d'une rétribution proprement dite pour le prix du transport.

Les annales jurisprudentielles considèrent le voiturier et le voyageur comme Tiers l'un par rapport à l'autre. Malgré le contrat qui les unit. Car malgré le lieu contractuel qui existait entre eux antérieurement, les deux adverseurs voiturier et voyageur demeurent des tiers par rapport à l'accident survenu, parce que cet accident n'avait pas été prévu par eux parce qu'il était demeuré en dehors du domaine contractuel tel qu'ils l'avaient traité, il ne suffit pas que deux individus concluent une convention quelconque pour que leur tractation leur enlève la qualité de tiers l'un par rapport à l'autre et pour qu'elle commande à tous les rapport qui pourront surgir en eux (I).

Ainsi la théorie traditionnelle assignait à la responsabilité du voiturier en cas d'accident de personnes une origine et une nature délictuelle. Les deux adversaires étaient de véritables tiers entre lesquels un lien juridique obligatoire ne peut être établi que par un délit ou quasi-délit commis et établi dans le sens de l'article

1382 (118 de notre code).

(I) Fossierand Les transports 2e ed. N° 881 page 309

Guillaumot justifiait cette théorie par la généralité de l'article 1382 qui prévoit tous les faits tous les abstentions dommageables et illicites: " tout fait quelconque de l'homme." Ce point de vue a été longtemps partagé aussi bien par les auteurs que par la jurisprudence. Le point de vue dilictuel dans toute sa rigueur fut ensuite abandonné. L'application à la lettre de la responsabilité dilictuelle placerait la victime d'un accident dans une situation fort délicate. Le succès de sa demande : en effet serait subordonné à la preuve d'une faute commise par le voiturier et d'un rapport de cause à effet entre cette faute et le dommage.

Le résultat final c'est qu'en mettant à son compte la charge de la preuve la victime était privée d'indemnité. C'est le même problème qu'on analysera en étudiant le transport gratuit sans l'empire de l'article 141 ancien du code des obligations civiles et commerciales.

Pour alléger le fardeau de la preuve les tribunaux se sont en deux directions. D'abord ils ont créé, et affirmé à la charge du voiturier des obligations qui résulteraient non par du contrat mais des exigences de l'ordre public -- notion floue -- et de la sécurité augmentant aussi les prescriptions de prudence de diligence qui se dégageaient des dispositions de l'article 1382. Ensuite ils se sont créés une faisceau présomptions de fautes ^{des} faits connus ils excluaient à la responsabilité du voiturier et allant plus loin ils ont déclaré que certains accidents par leur nature même impliquaient la responsabilité du transporteur. Il appartenait à ce dernier de démontrer le cas de faute de la victime ou de force majeure.

Ces aménagements qui ont dénaturé le régime juridique de la responsabilité délictuelle n'eurent pas beaucoup de succès . Il y eurent des accidents qui passèrent en tre les mailles de ce système.

La pratique mit en exergue la dureté et l'iniquité de l'application de la responsabilité délictuelle aux accidents de transport qui progressèrent en même temps que s'etoffait le réseau routier français.

Le droit Sénégalais ne connut pas ces remous. Son terrain d'épreuve fut le transport bénévole. Le législateur Sénégalais codifia la solution jurisprudentielle de l'époque. Mais le revirement jurisprudentiel entraîna dans sa mouvance notre article 141. Il est vrai que l'instauration de l'assurance obligatoire fut un des autres causes du remaniement de nos textes.

Alger 18 mai 1906 (D.P 1910,5,43- Pour 2 février 1910 5/1910/2/223

AVANT PROPOS
INTRODUCTION

Ie PARTIE : LE TRANSPORT GRATUIT

CHAPITRE I : QUELQUES CONSIDERATIONS SUR LE TRANSPORT BENEVOLE

SECTION I: LE TRANSPORT BENEVOLE

PARAGRAPHE I : NOTION DE TRANSPORT BENEVOLE

PARAGRAPHE 2 : NATURE JURIDIQUE

PARAGRAPHE 3 : APPLICATION PRATIQUE DE LA RESPONSABILITE
DELICTUELLE

SECTION 2 : LE TRANSPORT INTERESSE

PARAGRAPHE I : DEFINITION DU TRANSPORT INTERESSE

PARAGRAPHE 2 : LE REGIME JURIDIQUE

CHAPITRE II : LE REVIREMENT JURISPRUDENTIEL

SECTION I : L'ARRET LANDU^{YAL} DE 1968

PARAGRAPHE I : EVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE CONCERNANT LA
PREUVE DE LA FAUTE

SECTION 2 : LA LOI DE 1977

PARAGRAPHE I : ANALYSE DE LA LOI DE 1977

PARAGRAPHE 2 : L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

IIe PARTIE : LE TRANSPORT A TITRE ONEREUX

CHAPITRE I : L'OBLIGATION DE RESULTAT

SECTION I: LE CONTENU JURIDIQUE DE L'OBLIGATION

PARAGRAPHE I : AVANTAGES ET INCONVENIENTS

PARAGRAPHE 2 : ANALYSE DE L'OBLIGATION

SECTION 2 : LES CAUSES D'EXONERATION

PARAGRAPHE I : LE CAS FORTUIT ET LA FORCE MAJEURE

PARAGRAPHE 2 : LA FAUTE DE LA VICTIME ET LE FAIT DU TIERS

PARAGRAPHE 3 : LES CONVENTIONS SUR LA RESPONSABILITE

CHAPITRE II : L'EVOLUTION DE L'OBLIGATION DE RESULTAT EN DROIT FRANÇAIS

SECTION I : LES POSITIONS DOCTRINALES

PARAGRAPHE I: LES DOCTRINES ORIGINELLES

PARAGRAPHE 2 : AMENAGEMENT DU SYSTEME

SECTION 2 : L'EVOLUTION JURISPRUDENTIELLE

PARAGRAPHE I : RESISTANCE DES TRIBUNAUX

PARAGRAPHE 2 / L'ARRET DU 21 NOVEMBRE 1911

C O N C L U S I O N .

Le PARTIE

LE TRANSPORT GRATUIT

Avec le développement de l'automobile, une nouvelle forme de civilisation est née. Les week-ends deviennent très prisés par les habitants des villes lassés de leur vie tumultueuse de la semaine. Chaque début de week-end de longues files de véhicules quittent la ville pour la campagne. Mais ce ne sont pas seulement les propriétaires de voiture qui rêvent d'évasion; c'est ainsi que l'on voit le long des routes des gens surtout des jeunes faire le pied de grue dans l'attente d'un automobiliste complaisant. Mais le geste de celui-ci peut être lourd de conséquences en cas de sinistre. Faut-il pour le récompenser de son geste le placer sous le pesant de la responsabilité de plein droit qui pèse sur les gardiens des choses? Ce serait trop injuste c'est pourquoi la jurisprudence française avait imaginé une exception à l'article 1384 al. 1^{er} du code civil, en faisant jouer à l'égard de ce conducteur bénévole l'article 1382. Mais que faut-il entendre par transport bénévole? Il est très difficile de cerner cette notion. En jouant sur les nuances la jurisprudence avait créé une catégorie intermédiaire le transport intéressé. Mais les relations juridiques entre la victime et son conducteur n'en restèrent pas moins floues. C'est pourquoi il fallut réformer le système. Le droit positif français le fit en 1968 suivi en 1977 par le Sénégal.

CHAPITRE I Quelques considérations sur le transport bénévole

Les auteurs ont longtemps discuté sur le véritable nature des liens qui unissent le conducteur et son transporté à titre bénévole. Car des relations entre eux dépendront du régime juridique qui y présidera. La ligne de démarcation est tenue entre le transport purement gratuit et le transport onéreux ainsi la jurisprudence a découvert et affirmé un autre type de transport onéreux, qui ne se réclame ni de l'un ni de l'autre..

SECTION I Le transport bénévole:

L'accroissement du nombre de véhicules de particuliers a introduit un moyen de locomotion où l'usager du véhicule, pour répondre à la prestation qu'on lui fournit, ne s'acquitte pas de sa contre prestation en payant son billet

PARAGRAPHE I LA NOTION DE TRANSPORT BENEVOLE

C'est la jurisprudence et la doctrine qui se sont chargées de dégager les éléments de ce concept et de le définir. Pour Josserand le transport bénévole est l'opération intervenue gracieusement entre le propriétaire d'une voiture d'une part et un voyageur pris bénévolement à bord de son véhicule d'autre part (1). C'est une opération de pure bienveillance.

Pour les cours et tribunaux sont considérés comme transportés bénévolement ceux qui " ayant accepté ou sollicité participer à titre gratuit à l'usage d'une voiture connaissant les dangers auxquels ils exposaient volontairement(2). Le transporteur est celui qui effectue un service désintéressé à autrui(3)

Le transport gratuit suppose donc un acte de pure complaisance ou de courtoisie. Mais quand peut-on dire qu'on est en présence d'un acte sans intérêt recherché? La jurisprudence a interprété d'une manière très stricte cette notion.

Nous voyons a priori que l'expression transport bénévole fait intervenir une notion subjective : celle d'intérêt. Le transporteur doit avoir l'intention de rendre service à autrui. Mais quand peut-on dire qu'une opération est réalisée de manière non intéressée? Il est difficile de répondre à cette interrogation. Et on voit apparaître une difficulté pour le juge chargé de la résoudre.

(1) Josserand op. cit., page 827 .

(2) Civ . 27 mars & 1928 G.A.Z. P.A.L. 1928/1/616

(3) La gratuité du transport suppose l'absence pour le transporteur de tout intérêt direct ou indirect d'ordre patrimonial, elle n'est pas exclue par l'existence d'un intérêt purement extra patrimonial

Mais de rechercher l'acte désintéressé dans une masse d'actes qui le plus souvent sont dictés par calcul intéressé. LAROCHE FOUCAULT ne disait-il pas que même l'amitié est un commerce où chaque individu cherche à tirer ~~un~~ profit de l'autre ? Comment peut-on discerner l'acte désintéressé dans une société par définition individualiste ? Autant de questions dont il est difficile de répondre et qui démontrent s'il en était besoin la délicatesse de la mission confiée au juge.

Des auteurs ont pensé que l'arrêt de 1928 avait introduit au niveau de la définition du transport bénévole l'expression d'acceptation des risques inhérents à la circulation automobile. Mais cette idée est complètement fautive car celui qui accepte de monter à bord d'un véhicule même gratuitement n'accepte nullement de subir un dommage. Cette idée était dégagée pour justifier l'application de l'article 1382 (118 du nôtre) code civil qui constitue un "corps" étranger dans la théorie de la responsabilité. De même il a été discuté de la nature juridique du transport bénévole.

PARAGRAPHE II NATURE JURIDIQUE DU TRANSPORT BENEVOLE

La doctrine reste toujours divisée quand à la nature juridique du transport bénévole. D'aucuns soutiennent que c'est un contrat, tandis que d'autres lui dénie^{en} cette nature. Cette discussion semble de prime abord bizantine. Mais il n'en est rien. Car la nature juridique commande le régime juridique. Mais la jurisprudence elle a depuis fort longtemps opté c'est une position générale, malgré la résistance de certains cours et tribunaux.

A) LE TRANSPORT BENEVOLE ^{m'est pas un contrat} ~~EST UN CONTRAT~~.

La doctrine moderne et la jurisprudence (I) considèrent que le transport bénévole n'est pas un contrat. Déjà Jossierand disait qu'il ne pouvait y avoir de contrat entre le passager et le conducteur. Les parties n'avaient pas entendu s'obliger. Qu'en conséquence un élément essentiel du contrat l'*animus negotii contrahendi* faisait défaut. Un contrat est un acte créateur d'obligation or le ~~transport~~ transport^{du tiers} n'est qu'un acte de courtoisie qui n'est pas créateur d'aucune obligation au sens juridique. Donc il n'y a pas de contrat

Si le transport bénévole n'est pas de par sa nature contractuelle la responsabilité du transporteur ne peut être recherchée que sur le terrain délictuel et si la victime se place sur le terrain de la responsabilité objective de l'article 137 elle doit établir que les conditions d'application de ce texte sont réunies. En d'autres termes la victime doit prouver que le transporteur n'agissait pas bénévolement. Le 27 mars 1928 la cour de cassation a rendu un arrêt de principe dont le motif essentiel est le suivant:

La présomption édictée par l'article 1384 al.1. (137 de notre code) à l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée soumise à la nécessité d'une garde, à raison des dommages qu'elle peut faire courir à autrui, ne peut être invoquée par ceux qui ayant accepté ou sollicité de participer à titre gratuit pour l'usage d'une voiture automobile connaissent les dangers auxquels ils s'opposaient volontairement ne peuvent obtenir de dommages-intérêt du gardien de la chose que s'ils démontrent à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes de l'article 1382 et 1383 du code civil.

B) LE TRANSPORT BENEVOLE CONSIDERE COMME CONTRAT

Rodière maintient que le transport bénévole avait une nature contractuelle. En effet il classait ^{le} parmi la catégorie générale des contrats de services gratuits au même titre que le mandat gratuit; c'est la raison pour laquelle la loi devrait accorder autant de bienveillance qu'elle la faite pour le mandataire gratuit ou le dépositaire gratuit. SAVATIER dans son traité de responsabilité civile (tome un numéro 123 édition 1939) affirmait que si le transport bénévole est un contrat, l'étendu de l'obligation du transporteur est moins grande que dans le transport à titre onéreux, il a une obligation de diligence et non de résultat.

PARAGRAPHE 3: APPLICATION PRATIQUE DE LA RESPONSABILITE DELICTUELLE .

Commentant le célèbre arrêt du 27 mars 1928 de grands auteurs avaient déclaré " l'exclusion de la présomption de responsabilité de l'article 1384 al^I en cas de transport bénévole ne se discute plus (1). Toulemon et Moore (2) reconnaissent qu'au moment de l'arrêt, l'automobile était dans son enfance et que voyager était une aventure".

La notion essentielle introduite par cet arrêt est celle de faute c'est une notion difficile à cerner. Elle comporte des critères objectives et subjectives. La victime de l'accident a la charge de la preuve. C'est ce qui affirme un arrêt: " la présomption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une voiture soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole. "

En pratique la victime transporté bénévolement devra faire la preuve de la faute de son transporteur. C'est pourquoi les auteurs considèrent que le transport bénévole est une exception dans le droit de la responsabilité. On déçoit l'iniquité de la solution dans la mesure où la victime serait privée d'indemnisation si elle ignore les causes de l'accident ou si le transporteur n'avait pas toutes ses facultés mentales. L'art 127 du code des obligations pose le principe de l'irresponsabilité des enfants ou des déments.

Le principe de l'arrêt de 1928 repris par notre article 144 avait été pris dans un souci d'équité. Il se justifiait que sur ce terrain. On ne voulait pas que l'automobiliste complaisant supportât seul le fardeau de la réparation. Le transporté bénévolement ne devait pas ruiner celui qui lui a rendu service. Il n'y avait pas de justifications juridiques? D'aucuns avaient vu dans le tiers transporté un gardien qui participait à l'usage de la chose devrait en supporter les conséquences ou les risques. Or l'expérience montre que le tiers transporté bénévolement n'avait pas la garde du véhicule. Le gardien est celui qui a un pouvoir de surveillance, de direction et de contrôle. Et la victime dans la plupart des cas avait un rôle purement passif.

L'évolution de la technique, augmentait le nombre d'accidents et la victime généralement était incapable de déterminer les causes. C'est pourquoi la jurisprudence a introduit une catégorie intermédiaire entre le transport onéreux et le transport bénévole.

(1) Grands Arrêts de Jurisprudence civile d'Henri Capitant 4^e édition par M.M Juliot de la Morandière et Weill page 388.

(2) réflexion sur la responsabilité civile Gav. Paq. 1966/2/23

SECTION 2 : LE TRANSPORT INTERESSE

Pas plus que le ~~code~~ français notre code n'a pas défini la notion de transport intéressé. Pour le ~~code~~ français cela se comprend aisément: la notion étant une création jurisprudentielle. Mais pour le ~~code~~ ^{Sénégal} il cela se conçoit mal, notre code nous ayant habitué à codifier les principes dégagés par la jurisprudence française. Est-ce une bonne ou mauvaise chose, l'expérience nous éclaircira.

PARAGRAPHE I: DEFINITION DU TRANSPORT INTERESSE.

Dans le transport intéressé l'absence absolue d'intérêt disparaît. En d'autres termes le transport est intéressé quand le passager participe d'une manière quelconque, aux frais occasionnés par l'usage de la chose ou que le conducteur tire profit du transport.

Le caractère intéressé du transport s'apprécie par rapport au transporteur. La jurisprudence retient qu'on est en présence d'un transport intéressé lorsque le passager, sans payer de rétribution proprement dite, participe aux frais d'essence si minime soit sa participation. De même on est en présence de transport intéressé si le passager était monté à bord pour indiquer le chemin au conducteur.

La jurisprudence abonde d'exemples de transport à titre intéressé. Ce qu'il faut retenir c'est que l'élément de courtoisie (I) disparaît. Le transport peut être fait dans l'intérêt ~~exclusif~~ ^{si} exclusif du transporteur ou que cet intérêt soit partagé par ~~les deux~~ les deux parties. La jurisprudence dès qu'elle est confrontée à un problème de transport bénévole recherche ^{si} le transporteur tire un quelconque profit de l'opération. Si elle en trouve, elle écarte l'article 1382 pour régler le litige sur le terrain de la responsabilité objective.

PARAGRAPHE 2: LE REGIME JURIDIQUE.

Dès qu'une nuance d'intérêt se découvre, la jurisprudence applique l'art; 1384 al₁.

Le code Napoléon ne prévoyait que deux cas de responsabilités du fait des choses et des animaux

(I) la cour de cassation pour écarter l'application de l'article 1384 al₁ avait déclaré qu'elle trouvait choquant "qu'un acte de pure obligeance pût se retourner contre son auteur en l'absence de toute faute à sa charge": cf civ 26/2/1940 S. 1940/1/67

Il ya d'abord l'art 1385 sur la responsabilité du fait des animaux et l'article 1386 la responsabilité du fait des batiments le rôle créateur de la jurisprudence a été de prendre la portion de phrase de l'art. 1384 et d'en faire un principe général de responsabilité. Ce principe a été posé par un arrêt de 1896 (I). il a été précisé par l'arrêt jand'heur contre société" aux galeries Belfortaises⁽²⁾ " Attendu que la loi pour la présomption de responsabilité qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme, qu'il n'est pas nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de chose elle même."

Ce principe a été repris par notre code en son article 137. Mais le législateur a substitué la notion de garde, celle de la maîtrise. C'est une question de terminologie. L'art. 138 dispose "au" à la maîtrise de la chose ou de l'animal le propriétaire qui l'utilise personnellement ou par l'intermédiaire d'un préposé". Or la jurisprudence française déclare que l'utilisation est la personne qui dispose sur l'animal ou la chose d'un pouvoir de contrôle et de direction. C'est-à-dire qui en est gardien.

Le transporté à titre intéressé bénéficie d'un présomption de responsabilité. C'est au gardien de la chose qui veut écarter l'application de ce principe de faire la preuve que le transport était bénévole. Le transporteur ne peut s'exonérer qu'en prouvant que dommage résulte de causes étrangères que nous étudierons dans la deuxième partie . Précisons que l'article 1384 al₁ (notre 137) fait peser sur le gardien une présomption de responsabilité et non une présomption de faute. En présence d'une présomption de faute, on peut s'exonérer en prouvant l'absence de faute alors que le gardien sur lequel pèse une présomption de responsabilité ne peut déplacer l'axe de la responsabilité qu'en prouvant que le dommage est dû à une cause étrangère extérieure à la chose dont il a la garde. Nous étudierons les causes d'exonération sur le deuxième point.

(I) civ; cass . 16/ juin 1896 S. 1896 / 2 / 205

(2) Gaz. Pal. , 1930 / 1 / 393

La situation du transporté bénévole constitue un corps étranger dans la théorie de la responsabilité. Les doctrinaires dans leur presque unanimité critiquèrent le sort du tiers transporté bénévolement. Pour tendre vers l'unification du droit de la responsabilité, ils proposèrent de faire rentrer dans le droit commun de la responsabilité l'exception. Et la jurisprudence suivit en 1968.

CHAPITRE 2 LE REVIREMENT JURISPRUDENTIEL

En 1968 3 arrêts successifs de la chambre mixte de la cour de cassation reconnurent au transporté bénévole de se prévaloir des dispositions de l'article 1384 al¹ du code civil(I). Le Sénégal ne suivit cette position qu'en 1977. L'assurance obligatoire dans un cas comme dans l'autre a été un motif déterminant dans l'évolution du droit positif des deux pays.

SECTION I L'ARRÊT LANDRU DE 1968

L'arrêt de 1968 a été rendu à la suite d'un pourvoi formé contre un arrêt de la chambre criminel du 27 juin 1967 (2) dont le motif essentiel est le suivant: " considérant qu'il ne résulte d'aucun texte, ni d'aucun principe juridique que le passager transporté dans une voiture à titre gratuit, doive être écarté du bénéfice de l'article 1384 al¹ du code civil; que le fait de participer à l'usage de la voiture ne peut pas, en soi, l'exclure sans prétexte qu'il ne connaîtrait les dangers auxquels il s'expose et qui sont inhérents à la circulation actuelle- dès lors sur le fondement des mêmes articles en cas de collision de véhicules chacun des gardiens obtenait de l'autre réparation entière de son dommage; qu'il n'est pas satisfaisant, sur le plan de l'équité de traiter différemment le gardien de la voiture et le passager à titre gratuit; l'exclusion du bénéfice de l'article 1384 al¹ conduit à rechercher et à retenir comme fautif un comportement qui en d'autres circonstances pourrait ne pas être jugé tel; Cet arrêt est un coup d'arrêt à la jurisprudence de 1928 qui malgré les attaques dont elle a été l'objet a été respectée. C'est aussi l'aboutissement d'une oeuvre de sagesse tendant à alléger la charge de la preuve qui incombait à la victime

PARAGRAPHE I L'ÉVOLUTION JURISPRUDENTIELLE CONCERNANT LA PREUVE DE LA FAUTE

Nous avons vu que la victime passager bénévole avait la tâche rude pour faire la preuve de la faute de son conducteur. La victime devrait démontrer de manière positive la faute de ce dernier.

(1) Attendu que la responsabilité résultant de l'art. 1384 peut être invoquée contre le gardien de la chose par le passager transporté dans le véhicule à titre bénévole, hors les cas où la loi en dispose autrement; *Arrêt Landru*

(2) Ch. crim. 27 juin 1967 J.C.P. 1968 /2/15.487

La cour de cassation cassait des décisions pour insuffisance de motifs, celles qui se contentent de reprocher au conducteur le défaut de maîtrise.

En cas de collision, la jurisprudence donne à tous les deux conducteurs le droit de mettre à la charge de l'autre ^{son} préjudice . Elle mettrait en même temps à la charge de tous les deux in solidum, le préjudice souffert par un tiers transporté à titre intéressé. Alors que le tiers transporté à titre gratuit devrait prouver à la faute de son transporteur. Il ne pouvait agir que contre le gardien de l'autre voiture ayant participé à la collision. Mais il ne peut demander à celui-ci qu'une partie de son dommage en fait la moitié(I)

Les positions doctrinales (2) et certaines cours(3) ont amené la jurisprudence à reviser sa position.

Ainsi elle a joué sur la notion de faute . C'est ainsi qu'on a été amené à dégager la théorie de la faute virtuelle. Elle a aussi joué sur la notion de défaut de maîtrise notion élastique s'il en était. Elle fut de cette notion une obligation de résultat renversant ainsi la charge ~~du transporteur~~ de la preuve. Elle établit ainsi une présomption de faute à la charge du du transporteur. Il lui appartient s'il veut s'exonérer de la responsabilité, d'établir le caractère irréprochable de sa conduite(4). Il ya faute virtuelle par exemple dans le cas où la véhicule se comporte anormalement. Il ya aussi faute par le fait de ne pas rester maître de son véhicule; "Attendu que le défaut de maîtrise dans la conduite d'un véhicule en marche par son conducteur constitue une faute dès lors qu'il n'est pas démontré qu'il doit être imputé à une ^{autre} circonstance;

Attendu que cette preuve n'étant pas rapportée en l'espèce ~~de~~ la constatation de cette faute suffit à justifier la décision ». Nous voyons qu'il suffit à la victime de démontrer le ^{est} dommage causé par l'accident.

- (I) civ. 2^e ~~10~~ 9 mars 1962 D 1962/I/625 -Lyon II/juin/ 1964 Gaz. Pal. 1964 /2/358 , J.C.P.1965/2/ I4.377 note Martin -civ.5septembre 1966 D. 1967 /I/229
- (2) R. Savatier D. 1962/ 625 note sous civ. 2^e 9 mars 1962
- (3) Riom 27 avril 1966 D. 1967/I/73 ~~41~~ - Amiens 5 mai 1966 Gaz. Pal. 1966 /2/280
- (4) civ. 2^e 10 avril 1964 D. 1965/I/I69 note Tunc.

La jurisprudence qualifie de défaut de maîtrise en lui donnant une coloration fautive le mouvement de conducteur dû à un excès de vitesse, à une déficience mécanique de la voiture ou physique du conducteur.

L'oeuvre de la jurisprudence, bénéfique, pour le transporté, rompt l'unité de la faute civile et pénale. Car le juge repressif ne peut induire l'existence d'une faute du conducteur du seul fait que le véhicule s'est comporté anormalement. Ceci parce qu'il existe en droit pénal un principe essentiel, le doute doit bénéficier au prévenu. Le juge doit dégager tous les éléments qui caractérisent la faute reprochée au prévenu.

PARAGRAPHE 3 ESSAI D'APPLICACION DU REVIREMENT JURISPRUDENTIEL

À l'époque de l'arrêt Jand'heur l'automobile était considéré comme une chose dangereuse. Seuls les temeraires sollicitaient de monter à bord. Il y avait un risque qu'ils s'engageaient à partager contre ces fous du volant.

Ces engins étaient si dangereux qu'il fallait organiser un système de protection contre les piétons qui étaient fauchés par des machines infernales.

De plus il fallait assurer la sauvegarde de l'esprit de solidarité et l'humanisme qui animait^{ent} les conducteurs qui acceptaient de rendre service.

Mais au fur et à mesure de son développement, l'automobile a vu les craintes dont elle était l'objet disparaître du moins s'atténuer. De plus l'extension de son utilisation a fait naître une nouvelle catégorie d'usagers Les "auto-stoppeurs" .

Parmi toujours les inconvénients du système inauguré par l'arrêt du 27 mars 1928, il y a le fait que beaucoup de victimes étaient restées sans réparation. Bien sur on avait constitué un fond de garantie automobile pour pallier les carences d'assurances de responsabilités. Ce fond était alimenté par les versements des automobilistes. Mais l'augmentation du nombre d'accidents et le fait que les ressources de ce fond étaient insuffisantes conduisirent les autorités françaises à instaurer l'assurance obligatoire à l'instar de beaucoup de pays européens. Désormais l'argument massue des tenants de l'exception de l'article 1382. Les tribunaux et auteurs ne se justifiaient plus. La réparation est désormais assurée par la communauté des assurés.

Le Sénégal s'est aligné sur les positions jurisprudentielles françaises en 1977. Pourtant l'année d'après ces arrêts de la cour suprême française, La cour d'appel de Dakar rata l'occasion d'adapter la position prise par l'arrêt Landru. Il s'agissait d'un problème de transport bénévole alors que nous étions régis par les dispositions du code civil. Lorsque cette affaire a été déferée devant la cour d'Appel après la promulgation de notre code des obligations elle restait toujours soumise, selon les principes de conflit de lois dans le temps au droit en vigueur lors de la survenance des faits. Le juge sénégalais allait-il suivre son homologue français ? Non il n'entra pas dans sa mouvance. Et de s'expliquer: " Attendu que s'il est vrai que la cour de cassation a renoncé, le 20 décembre 1968 a une jurisprudence constante depuis 1928, qui imposait au transporté bénévole de ~~provoquer~~ ^{prouver} la faute de son transporteur; que s'il est vrai encore que l'action a été introduite antérieurement à la promulgation du code Sénégalais des obligations sur le fondement de l'article 1384 al I. du code civil français, il ne s'ensuit pas que ce revirement jurisprudentiel puisse s'imposer en quoi que ce soit aux juridictions Sénégalaises, qu'en tout cas ces dernières ne pourraient l'accepter que dans la mesure où il ne serait pas contraire aux dispositions du nouveau code Sénégalais relatif au droit de la responsabilité;

or Attendu que l'art. 141 du code des obligations qui clôture la section traitant de la "responsabilité du fait des animaux et du fait des choses" dispose que les dispositions concernant la responsabilité de droit commun sont applicables au transport bénévole; que la responsabilité du droit commun étant celle définie par le chapitre premier du titre deux du code des obligations, il en résulte forcément que le législateur sénégalais a entendu écarter l'application de l'article 137 traitant de la responsabilité du fait des choses et placer la réparation des dommages causés au transporté à titre gratuit sous l'emprise de l'art. 118 et suivants du code civil;

qu'en raison de cette volonté clairement exprimée du législateur , il ne saurait être question d'application au Sénégal de la nouvelle jurisprudence de la cour de cassation française".(1)

Puisque le droit positif sénégalais traduit en articles les solutions dégagées par la jurisprudence française il fallut attendre l'abrogation et la modification de l'art. 141 de notre code.

PARAGRAPHE I ANALYSE DE LA LOI DE MAI 1977

Joseph Issa Sayech(2) concluait sa note en ~~disant~~^{emettant} un souhait " puisse la législature Sénégalaise...supprimer l'iniquité introduite par l'article 141 dans un droit de responsabilité qui se veut équitable et moderne. Sa voix a été entendue et le 28 mai 1977 entra en vigueur les dispositions nouvelles de l'article 141. Cet article est libellé ainsi "Les dispositions de la présente section sont applicables dans le cas de transport bénévole". La section dont s'agit traite de la responsabilité du fait des animaux et du fait des choses. Désormais la victime du transportbénévole pourra invoquer l'article

137 ~~qui fait passer~~ sur celui qui a la maîtrise une responsabilité de plein droit qui ne peut disparaître ~~ou~~ être atténuée qu'à si le défendeur fait la preuve que le dommage est dû à la force majeure au fait fait d'un tiers

ou de la faute du victime au sens de l'article 139 du même code . Dans l'exposé des motifs ~~de~~^{disposition} législateur explique que les anciennes de l'art. 141 ne se justifient plus guère maintenant que l'assurance est obligatoire. En effet l'assureur, est tenu ~~garantie~~ que le transporteur soit intéressé ou à titre gratuit . Aussi n'ya t-il plus de raison de priver la personne transportée de toute indemnité puisque celle-ci est finalement due par l'assureur et non par le transporteur complaisant". Les arguments sont les mêmes développés par Tunc (3) lorsqu'il dit que le poids réel de la réparation ne retombait plus sur le bon samaritain ou l'ami mais sur son assureur^{pro} professionnel.

(1) Affaire dame veuve Lotard et dame Larmonier contre société messageries du Sénégal 7 mars 1969

(2) note sous même affaire annales africaines 1969

(3) Tunc D. 1963/176 et D. 1965 / 405

PARAGRAPHE 2 : L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Dans l'assurance de responsabilité, l'assuré entend se couvrir contre les conséquences pécuniaires de la mise en jeu de sa responsabilité civile. C'est la circulation qui a développé ce genre d'assurance. L'assureur de responsabilité n'est tenu sauf convention contraire, que si à la suite du fait dommageable prévu au contrat une réclamation amiable ou judiciaire est faite par le tiers lésé, à l'assureur. Le conducteur assure sa dette de réparation de sa responsabilité. L'assurance responsabilité a été instituée par la loi 74-33 du 18 juillet 1974. L'obligation d'assurance s'applique à tous les véhicules terrestres à moteur: art.1 de la loi toute personne physique morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur sans limitation de cylindre ainsi que par remorques ou semi remorques, pour faire circuler le dit véhicule, doit être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente loi et les décrets pris pour son application. "

La loi impose cette obligation à tous les véhicules, qu'ils soient affectés à des transports publics de voyageurs ou de marchandises. L'Etat et certaines collectivités locales, établissements publics et sociétés d'économie mixte qui justifient de garanties financières suffisantes, sont dispensés de cette obligation (art. 3 de la loi) l'article 5 prévoit des sanctions pénales contre les personnes qui n'auraient pas satisfait à cette obligation. Dans ces cas la victime peut se prévaloir des mesures conservatoires prévues par les articles 401 et 410 du code de procédure civile.

II PARTIE: LE TRANSPORT A TITRE ONEREUX

La jurisprudence ancienne en matière de transport à titre onéreux établit la responsabilité délictuelle. Le code Napoléon avait complètement passé sous silence le transport de personnes pour ne traiter que de celui de marchandises. Cette lacune peut s'expliquer à double point de vue politique et sociale.

Au plan politique, le code porte l'empreinte de son époque. La bourgeoisie au pouvoir cherchait les moyens de son épanouissement. Elle se trouvait dans l'économie. Il s'agissait de débarrasser le commerce; branche de l'économie de toute entrave à son extension. C'est pourquoi le code a porté son attention sur le transport de marchandises. Les agents économiques devaient trouver dans la législation de l'époque toutes les garanties pour leur transaction.

Au plan social. L'équilibre rompu au profit de l'économie profitait aux nouveaux tenants. L'arsenal dont ils se sont entourés ^{allait crier} ~~annonçait~~ un antagonisme de classe. Le droit en tant qu'élément de la superstructure dans la terminologie marxiste devait permettre d'asseoir la domination de la nouvelle classe des privilégiés. Le droit qui était leur création faisait fi des préoccupations de la masse. C'est une explication. L'autre est qu'à l'époque, les transports étaient difficiles. Les routes n'étaient pas des meilleurs. Et les gens n'entreprenaient les voyages qu'en cas de nécessité. L'insécurité des routes ne les y incitait guère.

Cette lacune du législateur français a été imparfaitement comblée. Même lorsque les autorités sous la pression sociale ont été amenées à s'engager dans le sens d'une plus grande justice sociale elles ont oublié la branche du transport.

Dans ces conditions il est revenu à la jurisprudence des cours et tribunaux de pallier la carence du législateur. Le juge a été amené à utiliser les principes généraux de la responsabilité tirés du code civil pour d'autres domaines et de les adapter au plan du transport. Mais la richesse du droit de la responsabilité loin de faciliter leur tâche les a considérablement gênés. Pour mettre en application les principes de la responsabilité, il fallait en déterminer d'abord la nature. ~~Et~~

Ce trouve t-on dans le domaine de la responsabilité objective, contractuelle ou subjective. Mais les juges n'étaient pas seuls . Ils ont été secondés par d'éminents juristes qui ont étudiés à fond le problème.

Les auteurs et les tribunaux ont été dans un premier temps envisagé la responsabilité du transporteur visà vis de son voyageur sous l'angle delictuel. Les personnes sont considérées comme de véritables tiers entre lesquels ne pouvaient s'établir de relations juridiques par une faute, un délit ou quasi délit commis et établit dans les termes de l'art. 1382 et 1383 du code civil. Elle sont considérées comme de véritables tiers

Finalement ils admirent qu'elles pouvaient se prévaloir du contrat de transport qu'elles avaient conclu

Nous avons dit que le contrat de transport de personnes est consensuel Mais il est aussi synallagmatique Le voiturier s'engage à assurer au voyageur de le transporter à destination tandis que celui-ci doit payer le prix essentiellement.

Le billet a une signification juridique. C'est un moyen de preuve . Un parmi d'autres. Le caractère consensuel du transport fait que celui-ci est parfait dès que les parties tombent d'accord sur les éléments constitutifs du contrat. Dans le transport commun utilisé dans les centres urbains (cars rapides) la preuve du contrat, en l'absence de billet qui n'est pas usité, peut se faire par témoins par exemple. Le droit des transports admettant comme en matière commerciale tous les moyens de preuve. Le contrat de transport se conclut dès l'embarquement du transporté avec le consentement de l'aide chauffeur (apprenti)

Le transporteur s'engage à respecter ses obligations contractuelles. Il doit répondre de tout dommage survenu par le fait du transport.

Cette expression s'entend des dommages qui tirent leurs origines et leur localisation dans le temps de l'opération intervenue entre les deux parties. Ainsi ne font pas les parties des dommages survenus du fait du transport, ceux arrivés antérieurement ou postérieurement au contrat: art. 645 al 2 " l'obligation de sécurité pèse sur le transporteur dès l'instant où le voyageur accède au véhicule ou le cas échéant aux installations spécialement aménagées par le transporteur en vue du transport. Elle cesse lorsque le voyageur est descendu du véhicule et le cas échéant, sorti des installations". Y échappent aussi ceux survenus à l'occasion du transport mais dont la cause est extérieure à l'opération.

Aussi si au cours d'un voyage deux passagers en vidant une querelle se blessent le dommage qui en est résulté pour eux ne serait pas ^{du} fait du transport parcequ'il n'entretient avec l'opération que des relations très tenues.

Le code sénégalais a consacré tout un chapitre au transport de personnes (livre 2, chapitre I) .Les articles dont il s'agit sont la modification des solutions dégagées par la jurisprudence française(I). Le législateur sénégalais en procédant ainsi a voulu répondre aux exigences d'un pays en voie de développement.Cette partie sera consacrée à l'étude du régime juridique du transport de personnes. Des causes d'exonoration. Mais cet examen serait incomplet si nous n'envisageons pas ces problèmes passés par l'étude de ces questions par le droit positif français.

(I) Chabaz : procès verbaux des séances préparatoires de l'aboration du code des obligations civiles et commerciales.

CHAPITRE I : L'OBLIGATION DE RESULTAT.

Elle a été formulée ainsi à l'art. 645 alI. Tous transporteur est tenu de conduire le voyageur , sain et sauf à ~~la~~ destination. Nous analyserons le contenu de cette obligation dans une section première et dans la seconde section les causes d'exonération.

SECTION I: CONTENU JURIDIQUE DE L'OBLIGATION*

Etait-il sage pour le législateur sénégalais d'adapter la solution dégagée par un pays dont la situation ~~jurid~~ ne ressemble guère au notre? Quelles seront les incidences de cette obligation?

PARAGRAPHE I; AVANTAGES ET INCONVENIENTS

À l'aube de l'indépendance, il s'agissait pour les autorités de bâtir une nation Le droit était-il l'une des principaux instruments pour cette oeuvre. Si le droit est le reflet des données sociologiques, il doit modeler , voir modifier ces données. Concrètement il devait permettre d'instituer une société moderne. Pour ce faire, il fallait conserver l'oeuvre du colonisateur. *Dans* le domaine du transport le législateur de 1966 s'est largement inspiré des techniques juridiques françaises. Mais il a fallu aménager le système. Ainsi l'obligation de sécurité du transporteur est devenue au Sénégal une obligation contractuelle Ceci s'explique par l'insuffisance technique au niveau des moyens utilisés . Le parc automobile insuffisant en quantité l'est aussi en qualité. De plus il a fallu tenir compte de l'état de quasi analphabètes des usagers. Ces derniers ont fait l'objet de protection particulières. La *simple* simplification des règles juridiques va dans ce sens.

Le trop grand souci de simplification a entraîné au niveau de l'application des règles ^{des} lacunes (I). Mais le reproche le plus sévère que l'on peut adresser au législateur Sénégalais est, et ceci malgré ses efforts d'adaptation , d'avoir introduit au niveau du transporteur une obligation de sécurité découverte par la jurisprudence française sous d'autres cieux. L'obligation de sécurité absolue pour le transporteur le soumet à des contraintes hautement plus difficiles qu'ailleurs.

(I) Marguérite Combo, *Annales Africaines* 1967 page 51 et suivants.

Par rapport aux moyens utilisés par celui-ci est en réalité doublement généraliser : l'obligation à lui imposer n'est pas contrebalancée par les avantages patrimoniaux qu'il pourrait escompter de son métier. En suite le législateur semble considérer le voyageur comme une chose passive, sans comportement ^{pouvant} infléchir les événements. Nous disons qu'il ya déséquilibre entre le le pesanteur de l'obligation et les avantages escomptés dans l'opération car la mauvaise qualité des routes raccourcit considérablement la durée de vie des moyens de locomotion qui dans la plupart des cas arrivent ^{n'} à ^{pas} être amortis.

De plus en s'imposant au transporteur de conduire sain et sauf le voyageur à destination le législateur semble ne pas prendre en considération le fait que celui, être doué de raison et de conscience peut concourir à la réalisation de son dommage, sans que le transporteur n'arrive à prouver sa participation dans le dommage. Cela ouvre la voie à l'iniquité. Et le magistrat voit son rôle actif. Car il ne s'agit pas seulement pour lui de dire le droit mais de "ne pas envisager que l'humanité normale, cette moyenne humaine pour qui sont faite les lois et les moeurs" (I)

Bien sûr le transporteur est assuré en cas de dommage. Mais le nombre et la fréquence des accidents de circulations ont créé un malaise dans les compagnies d'assurance (2). Les compagnies mènent une campagne subtile pour augmenter les primes de la branche automobile déficitaire chronique. On voit se profiler au loin une nouvelle hausse des primes d'assurance dont la conséquence est de repercuter sur le coût d'exploitation des services de transport et par là sur les billets des voyageurs

Paragraphe 2 : ANALYSE DE L'OBLIGATION DE SECURITE

Une partie de l'alinéa I de l'art.7 du code des obligation définit l'obligation de résultat ainsi qu'il suit : " le débiteur d'une obligation peut garantir l'exécution d'une obligation précise... "

On a établi une différence entre les obligations selon leur objet. Quand dans un contrat le débiteur s'engage à assurer à son co-contractant un résultat déterminé on est en présence d'une obligation de résultat.

Par contre lorsque l'une des parties s'engage à utiliser certains moyens pour permettre à l'autre d'atteindre le résultat espéré on a affaire à une obligation de moyen.

(I) Léon Blum cité par Kéba Mbaye : Soleil du 5 et 6 novembre 1977

(2) série d'articles dans soleil du mois de mars 1978

En matière de transport, le transporteur s'engage non seulement à mener le voyageur à destination, mais encore de le faire dans le même état qu'il l'avait pris. Il est responsable de tout dommage survenu du fait du transport. Il est gardien de l'intégrité physique du transporté durant toute l'opération.

L'inexécution de son obligation se résout en dommages-intérêts. Mais si la victime succombe au cours de l'accident ses proches parents vont-ils pouvoir demander au voiturier une indemnité en agissant de leur propre chef? Jossierand considère que non. Selon lui en effet dans la théorie des contrats, l'acte demeure vis à vis des parents des parties et réserves faites pour leur qualité d'héritiers "res inter alios acta". La thèse de la responsabilité contractuelle de personnes comporte comme aboutissement nécessaire le resserrement de la responsabilité du voiturier dans les limites contractuelles ordinaires.

Mais la jurisprudence a adopté une autre position. Elle déclare que l'action peut être exercée directement et personnellement à la suite d'un préjudice subi ~~par la suite de~~ par le fait de l'accident. Cette action est réservée "à toutes personnes entre lesquelles la loi positive sanctionnant la loi préexistante de nature, a établi un lien d'assistance réciproque, le mari et la femme, les père et mère et leurs enfants; dans un contrat d'une telle nature que le contrat de transport qui met en jeu l'existence même de la personne transportée, celle-ci représente au contrat non seulement ses futurs héritiers mais aussi les personnes que nous venons d'énumérer qui sont des ayants-cause".

À l'heure actuelle la jurisprudence ne fait plus de distinction entre l'action héréditaire et l'action propre des ayants-cause.

La victime sur le plan de la preuve a une situation privilégiée. Il lui appartient seulement de faire la preuve du fait dommageable, sur la réalité du dommage, sur le lien de causalité entre le fait et le dommage et en fin sur sa qualité de voyageur. Ces preuves peuvent être administrées par tout moyen.

Le cas fortuit au contraire est l'événement qui abstraction faite d'ailleurs de toute faute précise, a été déchaîné, plus ou moins directement par une initiative humaine avec laquelle il se trouve dans un certain rapport de connexité. C'est la réalisation d'un risque créé, le déchaînement et la rançon de l'activité humaine; c'est le risque professionnel. (1)

Cette distinction entre la force majeure et le cas fortuit a pour d'importance du point de vue jurisprudentiel. Les cours et tribunaux emploient commutativement ou séparément l'une ou l'autre de ces notions, pour désigner les mêmes causes d'exonération. Ainsi sont considérées comme cas fortuit: les événements naturels comme la tempête, l'inondation, la trombe d'eau, les températures extrêmes; la grève qui doit être générale irrésistible et inévitable.

PARAGRAPHE 2 : LA FAUTE DE LA VICTIME OU LE FAIT DU TIRAGE.

Ces événements doivent présenter les caractères de la force majeure (2) il ne faut pas qu'ils soient en concurrence avec le fait de l'auteur que le transporteur n'a pas pu prévoir ou empêcher.

Le caractère de ces causes d'exonération les rend très difficiles à prouver on aboutit ainsi à une présomption presque irréfutable. On démontrera s'il en était besoin encore le souci de protection des usagers de la route les plus faibles.

Le voiturier est tenu en vertu du contrat de transport de transporter sain et sauf à destination ne peut s'exonérer de son obligation qu'en rapportant la preuve positive que l'accident dont le voyageur a été victime est du à une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Il ne lui suffit pas de prouver quand à lui qu'il n'a pas commis aucune faute. Le voiturier doit démontrer la faute de la victime qui doit être un acte positif. ~~Il n'est~~

(1) Josserand Op; cit. page 541

(2) cass. civ. 31 janvier 1949 gaz. Pal. Gavril. mais le cas fortuit pour être d'exonération doit être une cause externe indépendante de la volonté de l'auteur et non un risque professionnel en connexion avec l'activité de l'auteur.

Il est inopérant pour lui de prouver qu'il a pris tous les précautions pour éviter l'accident ou qu'il n'a commis aucune faute (1)

PARAGRAPHE 3 : LES CONVENTIONS SUR LA RESPONSABILITE

L'article 151 pose le principe que les clauses sur la responsabilité sont valables. Mais ce principe comporte des dérogations.

Les clauses qui font totalement disparaître la responsabilité sont prohibées.

Quant à celles qui limitent la responsabilité, elles ne sont valables qu'à une double condition :

1/ Il faut que la convention ne mette pas en jeu ~~laxer~~ l'intégrité humaine. Celle-ci est du domaine de l'ordre public et des particuliers ne sauraient y déroger;

2/ il faut d'autre part que le dommage ne résulte pas d'un dol ou d'une faute lourde émanant du débiteur ou de ses préposés (article 152)

Dans ces éventualités on sort du domaine contractuel pour entrer dans celui délictuel régi par l'article 118.

L'article 647 du code des obligations prohibe absolument des clauses de responsabilité. Cette règle est contraire au droit positif français où la loi ~~RABIER~~ de 1905 s'applique. Cette loi n'a pas reçu application au Sénégal.

L'insertion d'une clause de nonresponsabilité a pour effet de renverser la charge de la preuve. Le créancier doit, pour obtenir réparation de son préjudice démontrer la faute de son transporteur (2). Cela conduisait en fait à ramener le problème au niveau de la responsabilité délictuelle.

(1) Lyon 22 mai 1935 S. 1934 / II / 234

(2) cour suprême 25 mai 1963 société de Campon et autres contre messageries africaines annales africaines 1964 page 150 et suivants note Arrighi

Sur le transporteur pèse une présomption de responsabilité en cas d'inexécution de son obligation contractuelle. Sa responsabilité ne peut disparaître ou être atténuée qu'en présence de cause d'exonération.

SECTION 2 : LES CAUSES D'EXONERATION ETRANGERES

L'article 646 du code des obligations dispose que l'obligation de sécurité n'est écartée ou atténuée que si le dommage subi par le voyageur est dû à un cas fortuit ou de force majeure, à l'intervention d'un tiers ou à la faute de la victime présentant les caractères de la force majeure.

L'article suivant déclare nulle les clauses qui supprimeraient ou limiteraient la responsabilité du transporteur pour les dommages causés à la personne du voyageur.

Toutes les causes d'exonération doivent présenter le caractère de la force majeure c'est-à-dire être un événement extérieur, insurmontable et imprévisible (article 129 du code des obligations).

Paragraphe I LES DIFFERENTES CAUSES D'EXONERATIONS ETRANGERES

LE CAS FORTUIT ET LA FORCE MAJEURE

Le code des obligations, demême que le code civil ne fait aucune distinction entre la force majeure et le cas fortuit. Mais pour certains auteurs (PLANIOL et Josserand surtout) les deux notions ne sont pas identiques bien très voisines . Le cas de force majeure apparait comme un événement doué d'une force dommageable abstraite dont la réalisation n'a pas été déterminée même indirectement par l'intervention du débiteur: c'est la force qui vient d'en haut comme disaient les anciens; c'est le fait du destin, la part que réserve la fatalité dans les affaires humaines; le risque de l'humanité qui ne laisse aucune place à un recours .

~~Le cas fortuit au contraire est l'événement qui abstraction faite d'ailleurs de toute faute précise, a été déchainé, plus ou moins directement par une ingérence humaine avec laquelle il se trouve dans un certain rapport de causalité.~~

CHAPITRE II : L'EVOLUTION DE L'OBLIGATION DE RESULTAT EN DROIT FRANÇAIS

Avant que les tribunaux aient adopté la responsabilité contractuelle, il a fallu que la doctrine ~~des~~ blaise le terrain . C'est au cour de la 2^e moitié du 19^e siècle que les auteurs s'y sont attelés. Ils voulaient élargir le domaine de la responsabilité contractuelle car la responsabilité délictuelle présentait d'énormes inconvénients et n'avait ^{pas} une adéquation parfaite avec la vie moderne. Le contrat de transport comporte des stipulations favorables au voyageur . Le voiturier s'engage à respecter ~~ses~~ stipulations Le retard dans l'exécution est une cause d'inexécution . Sa responsabilité s'engage directement sans qu'il soit nécessaire de chercher l'auteur direct C'est ce qui résulte de la combinaison des articles 641 et 642 du code des obligations. Bien que le code ~~est~~ prévu une responsabilité pour retard, l'application en est difficile dans les conditions actuelles . Le retard est dû à la mauvaise qualité des routes ~~et~~, pistes et du matériel.

À la suite de la doctrine la jurisprudence a adopté la responsabilité contractuelle. Bien sûr il y eut des résistances. Car comme le disait le commissaire du gouvernement MATTER, si la jurisprudence tire sa force de sa fidélité à une ligne, elle doit ~~dans~~ ^{si} les conditions de son applicabilité ne sont plus remplies, avoir la force de se remodeler. Sa force résidant surtout en ~~sa~~ souplesse, sa plasticité .

SECTION I : LES POSITIONS DOCTRINALES.

Dans les années 1880 certains auteurs, voyant que le domaine privilégié du droit est dans les obligations contractuelles , ont voulu élargir le champ d'application de ses dernières. Ils ont bâti toute une théorie, dans la branche du transport surtout. Ils ont fait de l'obligation qui pesait sur le voiturier une obligation de résultat. Mais en voulant faire entrer ~~das~~ le domaine du contrat toute ~~les~~ stipulations ~~si~~ imaginables , ils ont détruit la nature de celui-ci. Et ils firent de l'obligation du résultat une obligation absolue.

Ces excès ont entraîné une réaction chez d'autres. ~~Les~~ ~~ceux~~-ci cherchèrent sans toucher à l'essentiel à aménager le système.

PARAGRAPHE I LES DOCTRINES ORIGINEELLES

Le souci de ces juriconsultes était de trouver une situation aussi favorable que possible à la victime. Et ils ont pensé que la meilleure protection était celle offerte par la convention. Le contrat parce qu'il est le point de convergence de deux (ou plusieurs) volontés devait avoir autant de force que la loi elle même si non plus. C'est une idée qu'on peut déduire du code Napoléon qui dit approximativement que le contrat crée entre les parties un lien irrévocable.

Le passager se présenterait alors comme le créancier d'une obligation contractuelle demeurée inexécutée. Ceci ne dispenserait d'avoir la charge de la preuve .

Les noms les plus illustres des partisans de ces théories sont le Belge SAINCTELETTÉ (1) et le Français Marc SAUZET (2). Pour eux la plupart des conventions contiennent des stipulations multiples. Toutes ces stipulations doivent avoir force obligatoire. Ils partent du postulat que dans le droit moderne toutes les conventions sont de bonne foi et comme telles doivent produire des obligations aussi nombreuses que l'impose la volonté des parties. Ainsi le champ d'application de la responsabilité contractuelle s'élargit . Car plus les obligations nées du contrat sont nombreuses , plus les chances de voir le dommage éprouvé par l'une des parties à l'occasion de ce contrat se ramènent à l'inexécution de l'une des clauses explicites ou tacites qu'il renferme.

Pour SAINCTELETTÉ, le voiturier lors de la conclusion du contrat du transport s'était engagé à conduire le voyageur sain et sauf à destination; à le restituer à lui même tel qu'il l'avait reçu : il assume envers lui une obligation de résultat absolu . Tout accident serait la preuve de l'inexécution de son engagement contractuel . Il ne pourra alors s'exonérer qu'en rattachant le dommage à la force majeure ou à la faute de la victime: toutes deux causes d'exonération extérieures à lui.

(1) SAINCTELETTÉ : De la responsabilité et de la garantie 1884

(2) SAUZET : De la responsabilité des patrons vis à vis des ouvriers dans les accidents industriels in Revu critique 1883.

A l'appui de sa thèse SAINCTELETTE déclare que c'est une question de bon sens: le voyageur en contractant n'avait certainement pas entendu subi un quelconque dommage durant l'opération. Or le contrat qui par essence est de bonne foi — doit produire tous les effets que les parties avaient entendu y attacher en particulier la sauvegarde de l'intégrité physique et morale du voyageur.

De plus comment pourrait-on interpréter ce genre de contrat quand s'agissant du transport des marchandises, le transporteur s'engage à remettre intacte au destinataire ce qu'il avait transporté? N'est-ce pas là une obligation de sécurité? Ce serait faire peu cas de la vie humaine que de ne pas ranger à tout le ~~par~~ dans la même situation voyageurs et marchandises.

Le reproche fait à cette théorie est qu'elle a dépassé sous prétexte d'interpréter la volonté des parties, l'esprit et la lettre du contrat. Car la volonté des parties du moins celles du voiturier n'a jamais été d'assumer une obligation de sécurité absolue. Assimiler le voyageur et la marchandise fait preuve de légèreté. Le transporteur de marchandises peut prendre des mesures pour supprimer si non restreindre les pertes et avaries. Mais son homologue chargé de personnes ne peut vérifier avant le début de chaque opération l'état de santé de ses passagers. Il ne peut non plus les arrimer ni même les surveiller il doit compter avec le comportement de son contractant de ses coups de têtes ses fantaisies... Le voyageur possède une grande liberté de manoeuvre qui peut être la cause de son propre malheur (I). Le voyageur est en réalité son propre gardien.

La thèse des SAINCTELETTE, sous prétexte d'interpréter la volonté des parties la dénature. C'est pourquoi d'autres tout en les suivant sur le même terrain tentèrent d'aménager le système.

PARAGRAPHE 2 : L'AMENAGEMENT DE LA THEORIE ORIGINELLE.

La correction qui a été donnée à la théorie du Belge est que le voiturier n'assume pas une obligation absolue de sécurité.

(I) Chauvegrin S. 1896 / 2 / 226

Si un accident survient au cours du transport suivant les cas, le voiturier ~~est~~ soumis soit à la responsabilité délictuelle soit à la responsabilité contractuelle. Il se dégage de sa responsabilité non seulement en établissant ~~qu'il n'a~~ la force majeure ou la faute de la victime mais encore en prouvant qu'il a pris toutes les précautions requises par l'entreprise. Et il renverse ainsi la charge de la preuve. Le voyageur doit alors pour lui faire endosser une quelconque responsabilité établir une faute à son encontre.

GUY (I) déclare qu'il suffit au voiturier de prouver qu'il s'est conformé aux prescriptions réglementaires de sécurité pour déplacer l'axe de la responsabilité.

Pour ZEUS^N et SARRAU (2) le transporteur doit en plus faire subir à son véhicule toutes les innovations techniques pour remplir ses obligations contractuelles. Il doit comme l'architecte ^{ainsi que} ~~comme~~ le disait POINTELLU faire bien l'ouvrage ^{et} selon les règles de l'art

Certains auteurs considèrent à la personnalité de la victime. Si le voyageur de par son comportement a joué un rôle déterminant dans la réalisation du dommage on se trouve ~~distancie~~ sur le terrain délictuel car le voiturier ne saurait endosser les actes de l'origine desquelles il a été l'auteur. Si on se trouve dans le cas contraire on doit se placer sur le terrain contractuel dans ce cas le voiturier est de plein droit responsable sans pour lui de prouver les causes d'exonération. (3)

Mais ces thèses comme les premières ~~font~~ à l'encontre de la volonté des parties. C'est pourquoi la jurisprudence a tardé à infléchir sa position.

SECTION 2 : L'EVOLUTION JURISPRUDENTIELLE .

La grande majorité des décisions n'avaient pas adopté le point de vue contractuel. Elles se cantonnèrent au niveau délictuel jusqu'en 1911/

Paragraphe I : RESISTANCE DE LA JURISPRUDENCE.

Pour la cour suprême française ^{l'art.} 184 tant par son texte que par les idées auxquelles il se rattache ne peut être étendue au transport de personnes qui reste régi par les dispositions de l'article 1382 et suivants du code civil.

(I) GUY: De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle appliquée au transport par chemin de fer

(2) S. 1896 /2/225

(3) Cotelle: De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrages

Dans un arrêt (1) elle proclame formellement que le principe écrit pour les marchandises dans l'art. ~~1382~~ ~~et suivants~~ ~~du code civil~~. 1784 du code civil et d'après lequel le voiturier doit comme tout autre dispositaire d'un corps certain, le rendre en bon état à celui qui le lui a remis, ou bien justifier l'extinction de son obligation par paiement ou par force majeure ne pouvait être appliqué au transport de personnes par rapport auxquelles les règles de la responsabilité civile sont exclusivement fixées par les articles 1382 et suivants du code civil.

Cette jurisprudence s'explique par le manque d'usage de la cour de cassation. Pour elle l'art. 1784 du code civil est lié à l'idée de dépôt. Et on ne saurait parler de ~~parlement~~ ^{dépôt} s'agissant de ~~dépôt~~ ^{dépôt personnes}.

Cette jurisprudence de la cour de Cassation était presque unanimement respectée seul le tribunal de commerce de la SEINE s'y opposa. En ce domaine, il joua un rôle ~~de~~ novateur

PARAGRAPHE 2: L'ARRET DU 21 NOVEMBRE 1911.

La résistance du tribunal de la Seine était dictée par des considérations de pur fait. A l'époque Paris était en plein développement avec un accroissement démographique important. Dans cette ville grouillants les accidents de voyageurs et piétons étaient fréquents. C'est là où on découvre la difficulté pour la victime de faire la preuve de la faute de son adversaire, le tribunal de la Seine était fréquemment plongé dans l'embarras, dans ces affaires, pour déterminer les torts de chacune des parties.

Le 21 novembre 1911 à propos d'une affaire de transport maritime la cour de Cassation rendit un arrêt de principe dont le motif essentiel est ainsi libellé: "le voiturier assume en vertu du contrat de transport l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ; par suite en cas d'accident au cours du transport il ne peut s'exonérer de la responsabilité qui résulte de cette obligation qu'en prouvant l'existence d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable(2).

(1) Cass. 10 novembre 1884 S. 1865/I/129 note LYON-CAEN

(2) Cass. S. 21 novembre 1911 D.P. 1913 /I/249

Cette jurisprudence a été remarquablement suivie depuis cette date.
C'est une obligation de sécurité que le voyageur contracte à l'égard du transporté à titre onéreux mais aussi une obligation de résultat.

La responsabilité est présumée. C'est le triomphe^m de la thèse doctrinale de SAINCTELETTE.

La cour de LYON a délimité le 12 mars 1921 le champ d'application de ce principe (1) : il s'établit en principe à tous les accidents qui peuvent survenir au voyageur depuis le moment où, lui ayant délivré un billet la compagnie l'a autorisé à pénétrer à l'intérieur de la gare de départ jusqu'à celui où elle lui a repris ce billet à sa sortie de la gare d'arrivée. Si le voyageur se trouve à l'extérieur du véhicule ou des installations spécialement aménagées à cet effet, il sort du cercle contractuel.(2)

(1) LYON 12 mars 1921 D.P. 1922/2/168

(2) Revue trimestrielle de droit civil 1917 page 172

C O N C L U S I O N

L'unification du droit de la responsabilité est en bonne voie . Le but ~~but~~ que s'est assigné la théorie de la responsabilité , son objet: réparer tout dommage causé à la personne humaine est sur le chemin d'être atteint. La responsabilité objective est contractuelle en cas de transport gratuit, intéressé et onéreux avaient pour objectif la protection de l'homme . Cette protection est d'autant plus nécessaire que la technique et la science mettent à sa disposition des objets qui bien que nécessaires à son bonheur se comportent comme les forces infernales du magiciens de MARX qui se déchainent une fois libérés et sont incapables d'être domptées

Au plan juridique l'étude du transport en droit sénégalais permet de ~~deceler~~ les ~~tarés~~ du système. Il faut concéder au législateur le fait qu'il lui fallait à l'indépendance bâtir un système juridique. Il ne pouvait le faire à partir d'une table rase? Les moyens du pays ne le permettaient pas et rien ne se fait ~~tax~~ ex nihilo. De recours était de ~~paier~~ puiser dans l'arsenal juridique français. Mais le faisant le législateur a-t-il réellement tenu compte des réalités du pays ?

