

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

B.P. 1575 Yaoundé

Cycle Supérieur — 7ème Promotion

1984 — 1986

**LA RESPONSABILITÉ CIVILE
RÉSULTANT DU TRANSPORT AUTOMOBILE
GRATUIT DE PERSONNES**

Mémoire de fin d'Études
en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES

Présenté par:

Cde TRAORE BOUBACAR Sidiki.

Sous la direction de:

M Jean Paul KAMGANG

Directeur Succursale

C C A R - Yaoundé

JUIN 1986

D E D I C A C E

AU Cde KONDET Idrissa
AGENT GENERAL DE LA S.O.N.A.R. à BOBO-DIOULASSO

A TOUTE MA FAMILLE, POUR LES MULTIPLES SACRIFICES
CONSENTIS TOUT AU LONG DE MA FORMATION.

A MON DIRECTEUR DE MEMOIRE : M. J.P. KAMGANG

A TOUTE L'EQUIPE DE L'I.I.A.

A TOUS MES CAMARADES DE LA 7ème PROMOTION
POUR LEUR DISPONIBILITE ET LEUR GENTILLESSE.

A TOUT LE PEUPLE BURKINABE :
QU'IL TROUVE ICI, MA MODESTE CONTRIBUTION A LA LUTTE
QU'IL MENE CONTRE L'ANALPHABETISME ET L'EXPLOITATION
SOUS TOUTES SES FORMES.

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

Le développement des transports est un développement prodigieux où chaque année bat de loin les records de l'année précédente. Il s'est essentiellement manifesté par la création de nouvelles techniques, et un accroissement des trafics nationaux et internationaux, dans lesquels le transport routier de personnes occupe la première place. Ce développement a cependant apporté sa part de malheurs dans la vie en société, où le nombre des accidents de la circulation s'est multiplié de façon alarmante.

Devant l'ampleur du nombre de blessés et de morts de la route, les pouvoirs publics tentent d'enrayer ce fléau social. L'effort de prévention est certes louable, mais pour significatif qu'il soit, on ne peut s'empêcher de réfléchir au sort actuellement réservé aux victimes des accidents de la circulation.

En effet, la situation juridique des victimes de la route peut varier selon qu'elles furent transportées ou non dans les véhicules, et en fonction des conditions dans lesquelles elles y ont pris place. D'une part, les progrès de la construction automobile ayant créé une véritable industrie des transports publics de personnes, le voiturier s'engage moyennant un prix fixé, à conduire à destination les personnes transportées, saines et sauvées. Si ces résultats n'étaient pas atteints, le transporteur devra réparer le préjudice causé aux passagers : il engage sa responsabilité contractuelle.

D'autre part, il est souvent agréable au propriétaire d'une voiture d'offrir une place pour une promenade ou un voyage à des parents, des amis ou même des inconnus. En cas d'accident, les victimes transportées gratuitement avaient-elles accepté les risques inhérents au transport, au point de ne pas être autorisés à poursuivre le transporteur en réparation ? Le bon sens conduit à répondre négativement si le conducteur a commis une faute caractérisée. Mais s'il ne se dégage pas de faute bien établie, si l'accident est le fait d'un hasard malheureux ou d'une cause inconnue, la victime pourra-t-elle rechercher la responsabilité de son transporteur ?

On voit immédiatement que les questions posées ne sont pas simples et l'on comprend que les solutions jurisprudentielles puissent varier.

Pour fixer le sort de la victime, certains auteurs ont cru voir dans le transport gratuit, un rapport d'obligation. Mais la jurisprudence se refuse unanimement à voir dans ce transport, l'existence d'un contrat : pour elle, la responsabilité du transporteur à titre gratuit est de nature délictuelle. La formation de toute convention exige en effet des parties, la ferme volonté de se lier, volonté évidemment absente de l'esprit du conducteur qui fait à autrui les honneurs de sa voiture. Cette responsabilité délictuelle ne sera-t-elle engagée que si le transporté peut apporter la preuve d'une faute, ou pourra-t-il invoquer la responsabilité de plein droit du gardien d'une chose dommageable ?

Après de longues hésitations et une sévère controverse en doctrine et en jurisprudence, la cour de cassation Française rendit le 27 Mars 1928 un arrêt de principe tendant à refuser à la victime le bénéfice de la présomption édictée par l'article 1384 alinéa 1er du Code Civil. Ils ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de la chose, que "s'ils démontrent à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui lui soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code Civil".

Mais à partir de 1962, les largesses de la cour de cassation en matière d'indemnisation des victimes de transports bénévoles ont conduit certains auteurs à se demander si "la chambre civile n'avait-elle pas créé une présomption de faute à la charge du transporteur bénévole", mais sans le dire expressément. La règle de principe n'était pas modifiée par la jurisprudence et la responsabilité restait fondée sur la faute mais l'on déduisait celle-ci d'un simple fait sans établir qu'il était imputable au conducteur.

Après une lente évolution qui dura quarante ans, la cour abandonnait sa jurisprudence traditionnelle par trois arrêts de sa chambre mixte le 20 Décembre 1968. La "théorie de la faute virtuelle" n'avait par conséquent plus d'objet. Ainsi, en décidant d'appliquer la présomption de responsabilité de l'article 1384

alinéa 1er au transport gratuit, la jurisprudence venait d'effectuer un grand pas. D'une part elle simplifiait et unifiait le droit de la responsabilité en soumettant au même texte la situation des victimes transportées et celles des victimes non transportées (piétons, cyclistes etc...). D'autre part, elle consacrait un renforcement de leur situation, du moins celles à qui elle reconnaissait un droit à réparation.

Après avoir assisté à l'évolution jurisprudentielle réalisée en France, les pays africains, pour la plupart unis à ce pays par une communauté de textes hérités de la colonisation, ont réagi de manière différente selon les pays. Les uns ont adopté la présomption de responsabilité en matière de transport bénévole, d'autres par contre l'ont estimée précoce et inadaptée.

En nous inspirant de la jurisprudence de la cour de cassation française, nous retracerons dans les lignes qui vont suivre, le cheminement des différentes théories sous le double aspect de l'analyse de la nature juridique de la responsabilité du transporteur gratuit (1ère partie) et de l'application de la présomption de responsabilité au transport gratuit automobile de personnes (2ème partie).

x

x x

x

///) REMIERE

///) ARTIE

/) /ATURE JURIDIQUE DE LA RESPONSABILITE
DU TRANSPORTEUR GRATUIT.

ooooOoooo

La responsabilité est l'obligation qui incombe à une personne de réparer le préjudice causé à autrui. Si le préjudice est né sans l'empire d'un contrat entre les parties, la responsabilité est contractuelle. Si au contraire aucune convention n'existait au moment du préjudice, l'auteur du dommage engage sa responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle selon que la faute est intentionnelle, d'imprudence ou de négligence.

Cette division classique de la responsabilité trouve une application en matière de transport automobile de personnes. Si le transport onéreux contrat a fait l'objet d'une réglementation minutieuse et importante, le transport gratuit en revanche n'a pas autant retenu l'attention du législateur. Ce vide législatif a posé d'énormes difficultés en doctrine et surtout en jurisprudence, car les juges, appelés à trancher les litiges qui leur sont soumis, ne peuvent se retrancher derrière le silence ou l'obscurité de la loi.

On peut considérer que la responsabilité du transporteur gratuit a commencé à poser des problèmes surtout à partir du moment où la responsabilité du fait des choses inanimées a été étendue. Aussi, l'histoire de la responsabilité du transporteur gratuit s'inscrit-elle dans celle plus vaste du développement de l'article 1384 alinéa 1er du Code Civil, sur lequel elle se greffe. Ces difficultés se rapportaient essentiellement à la nature juridique du transport gratuit et au régime qui devait lui être appliqué. Ainsi, lorsque les problèmes de responsabilité du transporteur gratuit commencèrent à se poser devant les tribunaux, leur premier réflexe a été d'y voir un contrat, par assimilation à la situation des passagers voyageant à titre onéreux. Cependant, en examinant différents articles du code civil sur le contrat de transport, on se rend compte de l'inexistence de certains éléments indispensables à la création d'un rapport d'obligations.

La jurisprudence a donc suivi la majorité de la doctrine et a refusé d'admettre que la responsabilité du transporteur à titre gratuit puisse être fondée sur un contrat de transport. Cette responsabilité est par conséquent délictuelle ou plus précisément quasi-délictuelle, puisque l'on imagine mal que la faute reprochée soit intentionnelle.

Avec le développement de l'automobile, la présomption énoncée par l'article 1384-1er allait avoir dans les accidents de la circulation son domaine d'élection. Les personnes transportées dans un véhicule pouvaient se prévaloir soit de l'article 1147 du Code Civil relatif à la responsabilité contractuelle, soit de l'article 1384-1er qui vise la responsabilité délictuelle, mais dont les effets se rapprochent largement du premier. Il est alors apparu que le transporteur gratuit ne devait pas être tenu dans les mêmes conditions de preuve que le transporteur à titre onéreux. Plusieurs arguments juridiques ont été avancés pour justifier la restriction à l'application de la présomption de responsabilité du fait des choses inanimées ; mais en réalité, tous étaient sans-tendus par la règle morale mais inavouée qui imposait une atténuation de la responsabilité de celui qui avait agi par bienveillance. C'était le retour au droit commun de la responsabilité : la victime ne pouvait obtenir réparation du gardien que si elle prouve une faute de conduite dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code Civil. Mais bientôt, les tribunaux se sont rendus compte du caractère trop schématique de la distinction et ont admis qu'entre la notion de transport onéreux et de transport gratuit, il y avait place pour une situation intermédiaire. Ils la qualifient de transport "intéressé". Cela suppose que le transporteur, sans recevoir le prix du transport, est appelé à en tirer profit. Dès lors, il appartenait de faire à la victime une situation plus favorable. On lui permit alors d'invoquer l'article 1384 alinéa 1er (1).

La construction jurisprudentielle paraissait achevée et on aurait cru que les contours de la responsabilité du transporteur gratuit étaient définitivement tracés. Il n'en était rien, car soucieuse d'assurer aux victimes une protection aussi complète que possible, la jurisprudence n'a pas hésité à bouleverser toutes les données acquises en la matière. elle "reprit en quelque sorte sa marche en avant ou plutôt en arrière" (2) , car son principal soucis était de revenir à l'application de l'article 1384-1er.

.../...

(1) Req. 1er mars 1933, Rev. Gen. Ass. Terr. 1933-601
3 Juin 1940, D.H. 1940-143.

(2) Yvon Loussouan : L'automobile en Droit Privé. L.G.D.J.
Paris 1965.

Sans doute la distinction en 1933 à l'intérieur du transport gratuit, entre un transport "bénévole", c'est-à-dire celui vraiment désintéressé, et un transport "intéressé", en était déjà le premier pas. La jurisprudence atteindra indirectement son but en 1962, en retenant contre le transporteur, une véritable présomption de faute, qu'elle déduisait d'un simple fait, sans établir qu'elle était imputable au conducteur (1).

Nous retracerons dans cette première partie, les grandes idées qui se sont opposées dans l'histoire de la nature juridique et du fondement de la responsabilité du transporteur bénévole : Certains auteurs ont proposé une base contractuelle (chapitre 1) ; d'autres ont préféré un fondement délictuel ou quasi-délictuel à base de faute (chapitre 2), qui aboutira à "une déviation" largement "teintée" de présomption de responsabilité.

.../...

(1) Cass. Civ. 5 Avril 1962, D. 1963-78.

CHAPITRE I

THEORIE DE LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE

C'est en 1911, seulement, que la chambre civile de la cour de cassation Française a jugé que la responsabilité du transporteur était d'ordre contractuel. Jusque là, elle ne pouvait être que délictuelle en quasi-délictuelle, puisque depuis l'arrêt de la chambre civile du 10 Novembre 1884 (1), il était admis que les articles 1784 du Code Civil et 103 du Code de Commerce ne concernaient que le transport de marchandises ; la sécurité d'un passager n'était pas une des obligations résultant du contrat de transport de personnes. C'est n'est que lorsque la cour a estimé que "l'exécution du contrat de transport de personnes comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination", que celui-ci a pu placer sa demande sur le terrain contractuel, d'autant plus favorable que l'obligation de sécurité est ici, une obligation déterminée. Les tribunaux ont donc tout naturellement pensé que le renversement de la jurisprudence de 1911 devait bénéficier aux passagers voyageant à titre gratuit, classe encore peu nombreuse, comme il bénéficiait aux autres passagers. Cependant, cette solution n'a pas longtemps résisté à l'analyse. Les partisans de la théorie contractuelle ont alors réagi en voyant dans le transport gratuit, une espèce non prévue par le Code Civil, en somme, un "contrat innomé". Nous examinerons la théorie contractuelle sous le double aspect de l'analyse de certains éléments caractéristiques du contrat de transport d'une part, et celui du contrat innomé d'autre part.

SECTION 1. - ANALYSE DE CERTAINS ELEMENTS DU CONTRAT
DE TRANSPORT.

Paragraphe 1 - L'accord des volontés

Les faits en matière de transport gratuit sont apparemment les mêmes qu'en ce qui concerne le transport onéreux, dont la nature contractuelle n'est pas discutée. En effet, on trouve dans le transport gratuit, une offre de transport faite par le gardien de la voiture à un tiers, et l'acceptation de cette offre. Il y a donc

.../...

(1) D.P. 1885 1. 433 ; Note Sarrut.

un accord de volonté portant sur un objet, le transport.

En dehors de cet élément résultant de l'analyse classique des contrats, d'autres sont indispensables à l'existence du contrat de transport.

Paragraphe 2. - Le prix.

En examinant les textes du Code Civil se rapportant au contrat de transport, on constate que celui-ci est l'une des "trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie" (art. 1779-2ème du Code Civil). "Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des personnes s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles" (art. 1710 C. Civ.). Du rapprochement de ces deux textes, il résulte que le paiement d'un prix est un élément essentiel du contrat de transport. Le contrat de transport de personnes est assimilé par le Code au contrat de transport de marchandises et on peut lui appliquer ce que Monsieur JOSSERAND disait du second : "le prix est un élément constitutif du transport aussi essentiel que la marchandise elle-même". (1) Pourtant, quelle que soit la forme de la rémunération, on ne trouve pas dans les divers cas de transport gratuit, quelque chose qui correspond à un prix, ni surtout à un prix versé en vue d'un transport.

Du reste, par sa définition, le transport gratuit exclut la notion de prix. Lorsqu'un prix est versé pour le transport d'une personne, ou bien le transporteur est un voiturier de profession, et il y a contrat de transport pur et simple, ou bien il s'agit d'un particulier qui accidentellement effectue un transport: il s'agit alors de ce que M. RODIERE appelle un "transport rémunéré non professionnel". C'est auteur introduit un autre critère d'analyse, en faisant observer que l'originalité du contrat de transport en tant que contrat d'entreprise dérive "de la technicité du *conductor operis*" (2).

.../...

(1) JOSSERAND - Les Transports, n° 103

(2) R. RODIERE. - Droit des Transports, n° 1297 et suivants.

Paragraphe 3. - L'intention de se lier.

Si l'on s'en tient à l'intention des parties, on ne peut qu'approuver M. JOSSERAND quand il déclare que l'intention de se lier, la volonté de conclure une affaire "est absente chez le propriétaire d'un véhicule qui en fait les honneurs à un ami, un voisin, un passant, comme elle manque également chez ceux-ci : le conducteur complaisant ne se soucie nullement de s'obliger au sens juridique du mot ; ... il n'y a point de place pour ... un contrat, donc pour une responsabilité d'ordre contractuel"(1).

La jurisprudence a suivi la position adoptée par la majorité de la doctrine, et a refusé d'admettre que la responsabilité du transporteur à titre gratuit puisse être une responsabilité fondée sur un contrat de transport :

"... ; Attendu que D. n'ayant été admis à monter dans l'automobile de C. que par un acte de simple obligeance, exclusif par suite de toute responsabilité d'ordre contractuel..." (2)

Faute de pouvoir soutenir avec succès que la responsabilité du transporteur gratuit repose sur un contrat de transport, les partisans de la théorie contractuelle ont voulu fonder cette responsabilité sur l'existence d'un "contrat innomé de bienfaisance".

SECTION 2. - CONTRAT INNOME ?

Paragraphe 1.- Point de vue de la doctrine.

Partant du principe de l'autonomie de la volonté, les partisans de la théorie du contrat innomé de transport gratuit ont considéré que ce transport était "une convention légalement formée tenant lieu de loi à ceux qui les ont faites", suivant la formule de l'article 1134 du Code Civil.

.../...

(1) Note sous requête 29.3.1927 - D.P. 1927.1.137.

(2) AIX, 11.2.1927 - D.H. 1927 - 294.

A vrai dire, en dehors des éléments traditionnels d'un contrat (offre, acceptation, donc consentement réciproque) que l'on retrouve dans le transport gratuit, il faut admettre aussi que certains arrêts de la cour de cassation semblent endosser le point de vue contractuel (1). Ces arrêts déclarent que la présomption de responsabilité de l'article 1384 ne peut être invoquée par ceux qui ont "accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage d'une voiture automobile". Ce contrat en question ne serait pas règlementé par le Code Civil de 1804 ; il s'agirait donc d'un contrat innommé, "*sui generis*".

On pourrait même ajouter que ce contrat serait un contrat de bienfaisance car il répond à la définition donnée par l'article 1105 du C. Civ. : "celui dans lequel l'une des parties procure à l'autre un avantage purement gratuit". "Le contrat passé entre le propriétaire d'une automobile et ceux qu'il consent à promener à titre gratuit est un contrat qui a été dénommé de bienfaisance, uniquement dans le but de procurer un plaisir à celui qu'il consent à prendre avec lui" (2). Ceci a tout naturellement conduit à rapprocher la situation du transporteur gratuit à celle existant dans d'autres exemples de contrats de bienfaisance, puisque le caractère contractuel du prêt à usage, du mandat gratuit et du dépôt gratuit est incontestable. Comme on le sait, la responsabilité du prestataire est atténuée dans ces différents cas : la responsabilité est appréciée *in concreto*. Ainsi, le prêteur est responsable lorsqu'il connaissait les défauts de la chose prêtée et n'en a pas averti l'emprunteur (art. 1891 C. Civ.) ; la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire (art. 1992). De même, le dépositaire "doit apporter dans la garde de la chose déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent" (art. 1927). Cette théorie a trouvé un certain écho en jurisprudence(3)

.../...

(1) V. par exemple : Req. 9.6.1928 ; G.P. 1928.2.256.

(2) Tribunal d'Avignon, 22.10.1924. D.H. 1924-710.

(3) Y. LESERVOISIER : La responsabilité civile résultant du transport gratuit de personnes en droit français et en droit Angla L.G.D.J. Paris 1966.

Paragraphe 2. - Point de vue de la jurisprudence.

Les motifs ci-dessous, extraits d'un arrêt de la cour de Dijon rendu en 1929, représentent "l'expression la plus évoluée" (1) :

"Considérant qu'il existe incontestablement... une convention *sui generis* qui, pour être purement de bienfaisance, n'engendre pas moins des obligations..." (2).

L'une des objections faites à la théorie est tirée de ce qu'il serait difficile de prétendre qu'il y a contrat à titre gratuit, alors que ce contrat pourrait être résilié unilatéralement par l'une des parties (3). Il n'y a aucune action pour obliger l'automobiliste à transporter le passager comme il l'a promis, ni pour obliger le passager à se laisser transporter. A cela, M. SAVATIER répond que l'argument prouve seulement "que la convention dont il s'agit est résiliable *ad nutum* par l'une ou l'autre partie. Or, loin d'exclure l'idée de contrat, cette constatation s'applique légalement à tous les contrats de même nature que le mandat gratuit (art. 2003).

Si plusieurs arguments avancés à l'appui de la thèse de la responsabilité contractuelle ont une valeur certaine, celle-ci reste vulnérable au moins sur un point, d'importance critique, et c'est ce qui a entraîné contre elle la jurisprudence et la quasi-totalité de la doctrine : en cas de transport gratuit, personne ne s'engage à quoi que ce soit. En effet, l'article 1101 du C. Civ. définit le contrat comme "une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose". Il n'y a donc même pas de contrat unilatéral en cas de transport gratuit, puisqu'il n'existe aucune sanction pour obliger l'automobile à effectuer un transport promis.

.../...

(1) LESERVOISIER, op. cit. p. 91

(2) Trib. Bayonne, 6.5.1913, Rec. Ass. 1920. 224.

(3) V. RIPERT, sous Civ. 27.3.1928, G.P. 1928.1.616
D. 1928.1.145 : "Condition purement potestative du débiteur".

L'arrêt du 27 Mars 1928 a rejeté la responsabilité contractuelle, en disant que ceux qui ont pris place dans la voiture en vertu d'un contrat sont protégés par les obligations imposées par les stipulations du contrat ; par contre ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gratuit à l'usage de la voiture, doivent établir à la charge du transporteur une faute. Après cet arrêt, la position anti-contractuelle résultait implicitement du fait que les arrêts n'exprimaient plus, éventuellement d'hésitation qu'entre l'article 1382 et l'article 1384 alinéa 1er, se rapportant l'un et l'autre à la responsabilité délictuelle.

En dehors de la théorie contractuelle, on avait, à une époque, laissé entrevoir la possibilité de considérer le transport gratuit comme un quasi-contrat de gestion d'affaires. Cette suggestion n'a eu aucune suite, car la jurisprudence s'était déjà engagée dans la voie de la responsabilité quasi-délictuelle.

CHAPITRE II.
THEORIE DE LA RESPONSABILITE DELICTUELLE
OU QUASI-DELICTUELLE.

Pour engager la responsabilité contractuelle du transporteur à titre onéreux, il suffit de prouver que le résultat prévu n'est pas atteint, à moins qu'il ne prouve une cause d'exonération. Mais lorsqu'aucune convention n'existait entre les parties, celui qui prétend avoir subi un dommage devra prouver une faute à la charge de l'auteur, le dommage et un rapport de causalité entre la faute et le dommage. C'est le principe de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle découlant des articles 1382 et 1383 du Code Civil. La faute peut résulter de la violation d'un texte, ou exister en dehors de tout texte, législatif ou réglementaire. Elle sera appelée "délictuelle" ou "quasi-délictuelle", selon que le dommage a été causé intentionnellement ou par imprudence ou négligence. Pour relever la faute "de commission ou d'ommission", le juge doit scruter la conscience de l'agent pour découvrir son intention, ou comparer la conduite de l'auteur avec celle d'un homme très diligent placé dans les mêmes circonstances. Le travail du juge sera d'autant plus compliqué que le Code Civil n'a pas défini la notion de faute.

Malgré les pouvoirs des tribunaux en matière de preuve et de recherche de la faute, il existe de nombreux accidents où celle-ci, faute de témoins ou d'indices, ne peut être découverte, laissant la victime sans réparation. Les conséquences sociales de cet état de chose ont alors conduit la jurisprudence à rechercher un moyen juridique de lui procurer malgré tout une indemnisation. Elle l'a découvert, en 1896, à propos d'un accident du travail (1) par l'interprétation de l'article 1384 alinéa 1er qui rend responsable du dommage causé par la chose que l'on a sous sa garde. En isolant la phrase de son contexte et en la prenant au pied de la lettre, on y trouvait le principe d'une responsabilité indépendante de la faute et dont la seule condition était que le dommage fût dû au fait de la chose (2).

-
- (1) Cas. Civ. 16 Juin 1896. D. 1897.1.433.
 (2) Jean Bedour - Précis des accidents d'automobile, sixième éd. 1977 Pages 214 et 215.

Après les accidents du travail, la multiplication des accidents d'automobile fit redécouvrir à la jurisprudence l'article 1384 alinéa 1er. Après de multiples hésitations et distinctions, elle fixa dans une certaine mesure son champ d'application. A priori, il semblerait que l'article 1384 alinéa 1er devrait pouvoir être invoqué toutes les fois qu'un dommage a été causé par une chose soumise à garde. Tel ne fut pas l'avis de l'arrêt de la chambre civile le 27 Mars 1928. Il fixe des restrictions en matière de transport bénévole et les justifie tant bien que mal, par des raisons qui feront l'objet des développements suivants.

SECTION 1. : JUSTIFICATIONS DE LA RESTRICTION A L'ARTICLE 1384-1er.

Paragraphe 1. : La preuve dans les accidents de la circulation.

La présomption de responsabilité aurait été édictée pour protéger les piétons. Ainsi, compte tenu de la rapidité des faits dans un accident, et de la complexité des situations qui l'entourent, les piétons victimes n'ont aucune chance d'en connaître la cause.

A la différence du piéton, le passager se trouve à l'intérieur du véhicule. Souvent aussi favorablement situé que le conducteur pour observer la situation avant l'accident, il est indéniablement mieux placé que le piéton pour relever une faute de conduite. Sans même être un technicien, il pourra par exemple rapporter que le chauffeur avait été distrait par tel évènement, ou que ce dernier lui avait confié que les pneumatiques étaient en mauvais état. Ainsi, sous la condition qu'il survive à l'accident, le passager pourra généralement fournir la preuve de la faute du défendeur. Par conséquent, présumer celle-ci serait une protection supplémentaire d'autant plus superflue que la victime avait accepté les risques.

Paragraphe 2. - Acceptation des risques.

La théorie de l'acceptation des risques se trouve au premier rang de celles avancées pour justifier l'exclusion de la responsabilité présumée, en cas de transport bénévole. On a pensé expliquer par cette théorie, la formule de la chambre civile : "ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture en pleine connaissance des dangers auxquels il s'exposaient eux-mêmes" (1) La justification de l'exclusion de la présomption consiste, lorsqu'elle est entreprise, à classer les risques.

A. - LES RISQUES CONNUS DU PASSAGER.

Il semble équitable de juger qu'un passager bénévole accepte, par sa présence dans la voiture, de courir les risques dont il a connaissance. De même que l'emprunteur ne peut venir se plaindre auprès du prêteur d'avoir subi un préjudice causé par un défaut de la chose qui lui était connu (art. 1891 C. Civ), de même le passager bénévole ne peut, après l'accident, faire grief au gardien d'un dérapage en temps de pluie. Lorsqu'il pleut, le passager assume pour lui-même les risques du danger de dérapage de la même manière que le conducteur le fait pour lui-même. Ce qui est prévisible serait ainsi accepté par avance et c'est à juste titre que les juridictions font remarquer que le gardien lui-même accepte tous les risques prévisibles. Embarqués dans la même galère les occupants de la voiture peuvent d'autant mieux être présumés avoir accepté ces risques que celui qui assume les frais de transport les a acceptés lui-même. Aux risques connus considérés comme normaux, on a opposé des risques dits anormaux, non acceptés par le passager bénévole.

.../...

(1) 27.3.1928. S. 1928.1.616, D.P. 1928.1.145, Rec. Ass. 1925 P. 439.

B. - LES RISQUES ANORMAUX.

Ce sont des risques "imprévisibles". Les raisons pour lesquelles un risque est tenu pour imprévisible, varient largement. On peut qualifier ainsi par exemple, une folle imprudence ou une faute lourde et inattendue d'un conducteur. Constitue donc un risque anormal, ce qui est vraiment excessif.

Aussi plausible que puisse paraître la justification de l'exclusion de l'article 1384 fondée sur une acceptation du risque, celle-ci a été violemment combattue, au moyen d'arguments qui reviennent soit à nier l'existence d'une volonté d'acceptation chez le passager, soit à trouver une contradiction dans le fait même de recourir à la volonté des parties.

Nous venons d'examiner les limites dans lesquelles on peut considérer qu'un risque a été accepté par avance. La question qui vient naturellement à l'esprit est de savoir si l'acceptation des risques par le passager bénévole ne favoriserait-elle pas le transporteur, du moins lorsque cette acceptation constitue une faute ?

C. - ACCEPTATION FAUTIVE DE RISQUES

Il est normal qu'un passager veuille courir un risque qui peut être considéré comme normal, car il peut y avoir intérêt. Mais s'il est raisonnable que le passager devienne en quelque sorte "son propre assureur" lorsqu'il accepte un risque normal, on peut, au contraire estimer qu'il a contribué à causer le préjudice dont il se plaint lorsqu'il a accepté des risques anormaux. Dans ce cas, le fait d'accepter ces risques constitue une faute.

De nos jours, le fait de prendre place à bord d'une voiture ne peut à lui seul être constitutif d'une faute.

Par contre dans certaines circonstances, il peut y avoir imprudence fautive à se confier à un conducteur. Par exemple, solliciter de prendre place dans un véhicule dont le mauvais état est apparent et alors que l'on est avisé de son fonctionnement défectueux (1) ; circuler sur une motocyclette non équipée à cet effet ou dont le conducteur est inexpérimenté (2). Le cas typique d'une acceptation imprudente est celui du passager qui sollicite un transport d'un conducteur déjà ivre au moment du départ (3).

La chambre civile, appelée à statuer dans des espèces de transport bénévole, a apprécié une autre théorie favorable au transporteur, celle selon laquelle le passager aurait implicitement conclu une convention de non responsabilité.

Paragraphe 3. - Convention de non responsabilité.

"Attenué qu'en offrant ou acceptant de faire bénéficier un tiers d'un avantage dont il ne retire en contre partie aucun profit, le transporteur est réputé avoir exigé de ce tiers qu'il s'interdise de recourir contre lui quant aux risques que peut présenter le véhicule ou son usage normal et on ne saurait contester en équité, que la personne transportée y ait tacitement consenti par là même qu'elle a accepté ou sollicité de prendre place dans la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels elle s'exposait volontairement..." Sur ce fondement, la cour d'appel jugeait que l'excès de vitesse, tout en étant une faute sur le plan pénal, n'engageait pas la responsabilité de son auteur : cette faute pouvait être admise comme possible et normale par ceux qui montaient dans la voiture. La cour de cassation estimant l'arrêt mal fondé, le cassa au motif principal que la victime d'un accident ne peut renoncer d'avance à demander réparation, alors même que le transporteur aurait commis une faute.

.../...

(1) Crim. 10.3.1933, Rec. Ass. 1933.171.

(2) Trib. Seine, 30.6.1926, G.P. 1926.2.408.

(3) Paris, 7.2.1964, J.C.P. 1964. II. 13593, Note P. ESMEI

Quel sort serait donc réservé à la convention de non responsabilité, en matière extra-contractuelle, lorsque le débiteur de l'obligation n'a commis de faute prouvée ? La volonté présumée des parties peut-elle avoir un effet semblable à celui d'une convention d'irresponsabilité ? A l'occasion d'un arrêt (Civ 20.3.1956) par lequel la cour attribuait à une acceptation des risques par le passager le caractère d'une imprudence, Monsieur SAVATIER indiquait que la jurisprudence s'orientait vers une division de l'acceptation des risques au sens large, entre les conventions de non responsabilité en matière contractuelle, et une acceptation des risques entendue au sens étroit, qui jouerait en matière extra-contractuelle. L'une serait conventionnelle, et de nul effet en dehors du domaine contractuel, alors que l'autre serait unilatérale. L'acceptation des risques ainsi définie ressemblerait par effets à la convention de non responsabilité : elle entraînerait simplement un renversement de la charge de la preuve et toute tentative de lui faire produire un effet plus profond, tel qu'en cas de faute du chauffeur, serait vouée à l'échec.

D'une manière générale, la jurisprudence dans son ensemble n'a pas suivi la cour de Dijon sur le terrain de la convention de non responsabilité, car la personne humaine n'est pas dans le commerce ; l'ordre public ne permet pas qu'on en dispose librement et par conséquent, le consentement de la future victime est inefficace. Les tenants de l'exclusion de la présomption de responsabilité ont alors recherché un autre terrain.

Paragraphe 4. - Participation à la garde.

A. - LA NOTION DE GARDE.

Suivant une formule devenue constante dans les arrêts la garde d'une chose se caractérise par l'usage, la direction et le contrôle qu'une personne exerce sur cette chose. Pour cerner la notion de garde, il faut la distinguer de la propriété ainsi que de la détention matérielle. La notion de garde ainsi circonscrite, en cas de dommages causés

par une chose, par exemple une automobile, la responsabilité incombera à celui qui "a la chose sous sa garde". Le gardien sera dans la majorité des cas le propriétaire de la chose, mais ce dernier pourra perdre la qualité de gardien par l'effet de divers contrats tel la location, le prêt, le dépôt etc ou de faits juridiques tel le vol.

La jurisprudence et la loi présument le propriétaire gardien, sauf à lui de démontrer la perte de la garde. Cette présomption de responsabilité instituée par l'article 1384 alinéa 1er devrait en principe pouvoir s'appliquer dans tous les cas où la chose objet de la garde cause un dommage, notamment en matière de transport de personnes. Cependant, le bénéfice de la présomption de l'article 1384 a été refusé aux victimes d'accident de la circulation lorsqu'elles étaient transportées bénévolement. Parce qu'elles participent à l'usage de la voiture, on a estimé qu'elles participent aux risques. En son temps, Monsieur RIPERT a justifié l'exclusion de la présomption par le fait "qu'on a pas la garde de la chose contre ceux qui demandent à s'en servir" (1). Dans son commentaire sur l'arrêt Jaud'heur, il indiquait qu'à son sens, "il y a une sorte de garde commune du véhicule par toutes les personnes qui l'occupent" (2). Ainsi, peut-être que la notion de participation à la garde est-elle sous-jacente dans la notion de participation gratuite à l'usage d'une chose ?

Que l'on estime ou non que la garde est commune au transporteur et au transporté, on pourrait faire valoir qu'il existe entre eux une association de fait ; l'un et l'autre trouvant un avantage dans le transport, tous deux doivent subir les aléas de la circulation sur un même pied, sauf la possibilité de prouver éventuellement une faute (3).

.../...

(1) Ripert, Note sous Civ. 27.3.1928, D.P. 1928.1.145.

(2) Civ. 21.2.1927, D.P. 1927.1.97.

(3) Leservoisier, op. cit. p. 123.

Plusieurs explications juridiques de la nature du transport bénévole viennent d'être examinées. Nous devons admettre que même les plus solides ne satisfont pas entièrement et que toutes semblent incomplètes. La raison en est que la situation du transporteur gratuit n'est pas fondée sur des considérations juridiques. Elle ne trouve sa pleine justification que dans une notion d'équité. C'est un sentiment intime, et général de justice qui pousse à favoriser celui qui a agi par bienveillance. Ce sentiment porte en lui même sa limite car les notions d'équité, de justice sont des concepts sociologiques et varient dans le temps en fonction du contexte juridique, économique et social. Aussi, estime-t-on que l'institution en 1958 en France de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile a été un grand tournant. Parce qu'il opérerait un transfert de la charge de la réparation ; on a estimé que dès lors, les victimes étaient plus dignes de protection. "c'est comme s'il y avait entre l'assurance et la responsabilité, une véritable course. A mesure que l'assurance s'étend, les tribunaux ont tendance à en profiter pour accroître les responsabilités qu'ils reconnaissent (1).

L'amorce d'un revirement en matière de preuve des accidents de la circulation proviendra de la méthode d'appréciation des fautes du conducteur. Mais avant la consécration de la cour de cassation, cette amorce, appelée "théorie de la faute virtuelle, n'est pour le moment qu'une déviation".

SECTION 2. - "THEORIE DE LA FAUTE VIRTUELLE!"

Dans le Droit de la responsabilité, le transport bénévole est demeuré pendant plusieurs dizaines d'années une province réservée, un secteur privilégié dans lequel l'article 1382 du C. Civ. s'est appliqué sans partage (2). Consacrée en 1927, la jurisprudence prétorienne a refusé à la victime le droit d'invoquer la présomption de responsabilité

.../...

(1) R. SAVATIER, les assurances illimitées de la responsabilité, R. G.A.T. 1934-491.

(2) Jacques BORE : "La chambre civile a-t-elle créé une présomption de faute à la charge du transporteur bénévole" Recueil DALLOZ, 1963, Chr. p. 21.

de l'article 1384-1er chaque fois qu'elle a participé à titre gracieux à l'usage de la chose. Mais guidée par le souci d'améliorer la situation des victimes, la cour de cassation française a le 5 Avril 1962, par un détour subtil, et sans porter directement atteinte à la jurisprudence d'alors, posé sur le terrain de l'art. 1382, des principes si libéraux, qu'appliqués à la lettre, enlevaient aux solutions traditionnelles une grande partie de leur raison d'être.

Si la jurisprudence de la cour de cassation avait vite admis que la responsabilité du transporteur bénévole pouvait être engagée sans faute lourde de sa part (1), elle a en revanche exigé avec beaucoup d'insistance que le passager bénévole démontre le fait fautif précis ayant déterminé le mouvement anormal du véhicule. L'arrêt du 5 Avril 1962 est original en ce qu'il prend le contre-pied de cette position en dispensant la victime de prouver l'imprudence ou la négligence précise, pour se contenter d'une affirmation d'ordre général concernant "le défaut de maîtrise du véhicule", considéré comme une faute à priori. Entre ces deux positions extrêmes, la jurisprudence de ces vingt dernières années n'a pas été sans présenter quelques nuances, oscillations vite reprimées. Un examen synthétique permet de dégager trois tendances, d'un libéralisme croissant, dont la dominante a été incontestablement la plus exigeante.

Paragraphe 1. - Première tendance : Obligation pour la victime d'apporter la preuve précise de l'imprudence du conducteur.

1°/ - De nombreux arrêts ont cassé des décisions des cours d'appel indemnisant la victime d'un transport bénévole, pour s'être "bornée à émettre une simple hypothèse" sur la cause de l'accident, "sans rapporter aucun fait précis constitutif d'une faute" (2). L'arrêt du 9 Avril .../...

(1) Civ. 18.7.1934, G.P. 1934.2.513 - Civ. 23.1.1957, D.1957 p. 182.
 (2) Civ. 19.2.1945, D. 1945-180; Civ. 10 Avril 48, G.P. 1948 II. Somm. 5 ; Civ. 9 Avril 57.

1957 en particulier casse la décision qui s'était bornée à constater que, "puisque la direction du véhicule fonctionnait bien, il était évident que le conducteur n'avait pas été maître de son véhicule".

De même, de nombreux arrêts de la chambre civile ont rejeté des pourvoirs formés contre des arrêts qui avaient refusé d'accueillir la demande de réparation du passager bénévole, au motif que "la cause exacte de l'ambarquée est demeurée inconnue" ou que "l'on en est réduit à des hypothèses sur les causes de l'accident".

2°/ - A l'inverse, la cour de cassation estimait que la demande de dommages-intérêts du passager bénévole devait être accueillie, chaque fois qu'il était établi que le défaut de maîtrise du véhicule avait sa source dans une imprudence du conducteur. Ainsi, de nombreux arrêts ont rejeté des pourvoirs formés contre des décisions ayant relevé l'existence d'une faute avec une précision suffisante. Il s'agit le plus souvent de l'excès de vitesse (1), ou de la manoeuvre maladroite d'un conducteur qui a trop serré sa droite (2).

Paragraphe 2. - Deuxième tendance : Faculté pour la victime d'apporter une preuve indirecte de la faute.

Usant très libéralement de la preuve par indices, quelques arrêts isolés avaient cependant admis que le défaut de maîtrise d'un véhicule "placé dans des conditions favorables", permettait d'induire la faute de son conducteur. On rencontre l'exemple le plus typique de cette preuve par élimination des autres causes possibles d'accident dans un arrêt du 18 Avril 1958. Cet arrêt a admis que "la cour d'appel ne s'est pas déterminée sur une simple hypothèse et a pu déduire l'existence d'une maladresse constitutive d'une faute", du fait qu'à l'endroit de l'accident,

.../...

(1) Civ. 13.1.1960, Bull. civ. 1960.II n° 35 p. 22

(2) Civ. 13.12.61, Bull. civ. 1961.II. n° 830 p. 607.

la route était en ligne droite, en bon état et libre de tout obstacle ; que l'accident n'a pu être causé, d'après l'expert, par la rupture d'une pièce mécanique, et "que dès lors, circulant dans des conditions aussi favorable et devant rester maître de la direction de son véhicule, le sieur D. avait commis une faute de conduite, puisque celui-ci avait ... fait une embardée... jusqu'au fossé où il s'était renversé".

1°/ - On remarquera que l'élimination à laquelle procède l'arrêt n'est pas exhaustive. Il présume que le conducteur est demeuré lucide et n'a pas été gêné dans sa conduite. Deux autres arrêts ont eu le souci d'une élimination plus complète (1) ; mais leur portée doctrinale est affaiblie par la constatation directe qu'ils font par ailleurs, d'une imprudence précise du conducteur.

2°/ - On ne manquera pas d'observer également combien cette preuve en cascade fait place à l'induction : que l'on déduise la faute du conducteur de ce que, placé dans des "circonstances défavorables", il n'a pas pris les précautions qui lui incombaient ; apparaît légitime, eu égard au Code de la route, qui lui fait obligation de régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles. Mais que l'on induise la faute de ce que, placé dans des "circonstances favorables", il a eu un accident, de telle sorte qu'il n'a pas pu ne pas commettre de faute, c'est faire appel à un raisonnement à contrario beaucoup plus hasardeux (2).

Paragraphe 3. - Troisième tendance : La faute est prouvée par la constatation purement objective du défaut de maîtrise du conducteur sur son véhicule.

1°/ - D'innombrables arrêts avaient déjà affirmé qu'un conducteur était en faute, parce qu'il n'était

.../...

(1) Civ. 20.10.61ù BULL.Civ. 1961.II, N° 684 p. 477; 20.12
ibid. 1961 II, n° 859 p. 606.

(2) J. Boré, art. précité, D. 1963 chr. 21

pas resté "maître de sa vitesse" ou "de son véhicule", mais c'était toujours en constatant avec précision l'excès de vitesse ou la maladresse du conducteur. Un arrêt du 1er Juin 1961 (1) a cassé une décision ayant débouté de son action le passager bénévole, pour ne pas avoir déduit les conséquences légales de la constatation "que l'accident était consécutif à une manoeuvre anormale de X (le conducteur)". De même, si l'arrêt du 24 Avril 1958 (2) avait relevé que le mouvement anormal du véhicule déporté par le vent résultait "d'une perte par le conducteur du contrôle de sa voiture et partant d'une faute", il était, en l'occurrence manifeste que la cause de l'embarquée n'était pas demeurée inconnue, et l'arrêt n'appelait la critique qu'en ce qu'il avait, assez curieusement, déduit la faute de l'absence de force majeure, le vent n'étant, par sa force, "ni imprévisible, ni irrésistible".

2°/ - Si bien que, il faut remonter vingt ans en arrière pour trouver dans la jurisprudence de la chambre des requêtes, une décision, d'ailleurs isolée, consacrant une solution comparable à celle qu'a retenue l'arrêt du 5 Avril 1962. Cette décision affirme que le conducteur, dont le véhicule a fait une embarquée, a nécessairement commis un excès de vitesse, puisque sa vitesse, même faible (50 km/h) ne lui a pas permis d'effectuer le redressement de sa voiture, redressement qu'à une vitesse modérée, un conducteur prudent, attentif et adroit doit pouvoir opérer. Ainsi le seul défaut de maîtrise du véhicule prouverait l'excès de vitesse, donc la faute.

Cette décision ne devait pas faire jurisprudence, comme en témoigne la longue série de décisions citées plus haut. Mais l'arrêt du 5 avril 1962 en reprend le principe, sous une forme encore plus dépouillée et stylisée, puisqu'il détache même le défaut de maîtrise du véhicule de l'excès de vitesse, dont les termes maladroits de la décision attaquée ne lui permettaient pas de déduire la faute. L'arrêt énonce

.../...

(1) Bull. civ. 1961 II., n° 410, p. 296.

(2) Ibid 1958. II, n° 284, p. 190.

en effet "qu'abstraction faite de l'excès de vitesse" relevé par les juges du fond, la seule constatation du "défaut de maîtrise dans la conduite d'un véhicule en marche par son conducteur constitue une faute" en soi, sauf au conducteur de s'exonérer de cette présomption.

Ainsi, la déduction de la faute depuis la constatation d'un mouvement anormal du véhicule, que, pendant vingt ans, la chambre civile a considéré comme une déduction hypothétique, devient, tout à coup, une déduction vraisemblable qui sert de fondement à une présomption à l'encontre du conducteur. C'est la consécration de la théorie de la "faute virtuelle".

Le système de la faute virtuelle est-il compatible avec les termes de l'article 1382 ? En tout état de cause, l'évolution ainsi constatée répond visiblement au désir de faciliter l'action en réparation de la victime, et spécialement du passager bénévole. En effet, lui imposer la preuve précise de l'erreur du conducteur aboutit encore dans bien des cas malgré la tendance des tribunaux à faciliter la preuve, à lui refuser toute réparation. Mais la présomption ainsi posée n'équivaut-elle pas à une véritable présomption légale de responsabilité qui ne céderait que devant la preuve de la cause étrangère et s'écarterait des articles 1382 et 1383 c. civ. dont résulte l'obligation pour la victime d'apporter la preuve de la faute ? Un conflit était donc ouvert entre une responsabilité fondée sur la faute et une de plein droit du fait des choses. La cour de Paris devait, semble-t-il la première, proposer une solution en admettant le transporté à titre gratuit à invoquer l'article 1384-1er (1). La cour de cassation abandonnait à son tour sa jurisprudence traditionnelle le 20 Décembre 1968 (2), revirement sur lequel portera notre deuxième partie.

.../...

(1) 27 Juin 1967, J.C.P. 1968. II.15487.

(2) D. 1969-37 ; voir J. Boré : J.C.P. 1969-1-2221 ; Lambe Faivre : réflexions au sujet d'un revirement de jurisprudence D. 1969, chr. 91.

///) EUXIEME

///) ARTIE

oooo

// RANSPORT BENEVOLE ET RESPONSABILITE DU
FAIT DES CHOSSES.

x

x x

x

L'arrêt du 27 Mars 1928, tout en affirmant le caractère quasi-délictuel de la responsabilité du transporteur bénévole, a néanmoins refusé que cette responsabilité soit présumée. Plusieurs arguments ont été avancés par la jurisprudence et la doctrine à l'appui de cette solution. Ces arguments étaient liés à une époque et s'inspiraient non de considérations juridiques, mais d'un sentiment d'équité qui tendait à favoriser celui qui a agi par bienveillance. Le contexte juridique, économique et social d'alors s'est ensuite progressivement renversé et tendait cette fois-ci, à favoriser les victimes. Alors, sans modifier la règle de base, les tribunaux ont dans un laxisme croissant en matière d'appréciation de la faute, par des détours subtils, adapté leurs solutions à la nouvelle tendance des idées. Ils furent soutenus dans leur oeuvre par un courant doctrinal dans lequel se trouvaient ceux mêmes qui avaient à l'époque, béni l'arrêt de 1928. Ainsi, chaque fois que l'occasion leur était présentée, ils n'ont pas manqué de dénoncer l'anachronisme de la solution traditionnelle, tout en invitant la haute cour à adapter la règle de droit à l'évolution des choses. La meilleure occasion fut celle d'un pourvoi contre un arrêt de la cour de Paris. Dans de brillantes conclusions, l'avocat général SCHMELCK s'attacha essentiellement à contredire les motifs et mobiles de 1928.

Nous retrouverons dans cette deuxième partie, les idées et arguments en faveur d'un revirement jurisprudentiel (chapitre 1) et le régime de la présomption de responsabilité (chapitre 2) instituée à la suite du rejet du pourvoi.

.../...

CHAPITRE I.
IDEES ET ARGUMENTS EN FAVEUR D'UN
REVIREMENT

Ce qui frappe de prime abord, c'est l'étonnante stabilité des règles juridiques ayant gouverné le transport bénévole depuis l'arrêt de 1928. "Faut-il en déduire que le système a résisté à l'érosion du temps" (1) et continue de satisfaire l'ensemble du corps social ? Nous ne le pensons pas et nous rechercherons des éléments de réponse par l'examen du contexte juridique, économique et social ainsi que d'arguments juridiques et "techniques".

SECTION 1. - LE CONTEXTE JURIDIQUE, ECONOMIQUE
ET SOCIAL.

Paragraphe 1. - Le contexte juridique .

En 1928, le droit de la responsabilité était en pleine gestation (2). Pour porter secours aux personnes accidentées, on leur permettait déjà de se prévaloir de l'article 1384, alinéa 1er "découvert" au siècle précédent, pour secourir les accidentés du travail. Mais les contours et le contenu de la nouvelle règle restaient encore imprécis. L'on hésite encore sur le point de savoir si son domaine d'application recouvrait toutes les choses, ou seulement les choses mobilières. On se demandait également s'il ne faut pas faire une distinction entre choses dangereuses et choses inoffensives ; de même, quelle force donner à la nouvelle présomption : simple ou absolue ? Enfin, la notion de garde elle-même n'était pas encore clarifiée.

.../...

-
- (1) Claude J Berr - Hubert Groutel : "Circulation-indemnisation des victimes", éditions Sirey 1981 p. 1.
- (2) Conclusions de M. l'avocat général SCHMELCK, en faveur de l'application de la présomption de responsabilité au transport bénévole, D. 1963, sur. 37.

Toutes ces questions ne trouveront leur réponse que plusieurs années plus tard devant les chambres réunies avec l'arrêt Jand'heur du 13 Février 1930 (1) et l'arrêt Franck (2). Elles la trouveront dans le sens d'une généralisation de l'article 1384 al. 1er et d'un affermissement de la responsabilité découlant de la garde. C'était donc dans un climat "brumeux" que la chambre civile était appelée à décider des principes applicables en matière de transport bénévole. Quelques années plus tôt, elle avait dénié aux personnes transportées gratuitement la possibilité de se placer sur le terrain de la responsabilité contractuelle. Il restait à décider si ces personnes ne pouvaient pas, en revanche, fonder leur action sur les dispositions tout aussi favorables de l'article 1384.

Compte tenu des incertitudes de la doctrine juridique et de ce que les appréhensions suscitées par le concept d'une responsabilité sans faute étaient loin d'être apaisées, on conçoit volontiers que la cour de cassation, à juste titre prudente jusque dans ses audaces (3), ait hésité à franchir ce pas dès l'abord. En plus des circonstances juridiques, la situation économique et sociale de l'époque a également été d'un apport remarquable.

Paragraphe 2. - Le contexte économique et social.

Le début du 20ème siècle se caractérisait par un sentimentalisme certain, reflet d'une société dont le mode de vie, l'esprit communautaire, les idées religieuses très fortement encrées ainsi que certaines idées reçues, favorisaient celui qui avait agi par bienveillance. De même, à cette époque, l'assurance automobile n'était ni obligatoire, ni généralisée. S'il n'a pas eu la sagesse de se garantir, le conducteur complaisant supportait seul tout le fardeau de la réparation. Dans ces conditions, n'eut-il été excessif, ne pas dire indécent, de permettre à la victime de ruiner la personne qui n'avait fait que lui rendre service, et à qui elle ne pouvait rien

...../.....

(1) D.P. 1930.1.57, note Ripert ; S. 1930.1.121, Note Esmeij
 (2) 2 déc. 1941, S. 1941.1.217, note H. Mazeaud.
 (3) Avocat général Schmelck, conclusions précitées.

reprocher de précis ? (1).

Quarante ans après, beaucoup de choses s'étaient passées. Les mentalités ont changé, l'assurance de responsabilité s'est généralisée. Dès lors, il était devenu plus judicieux de militer en faveur des victimes, plutôt que des conducteurs qui en fait, ne répondaient plus des dommages sur leur patrimoine.

La doctrine ayant assisté à cette évolution, a donc dénoncé les principes directeurs de l'arrêt du 27 Mars 1928.

SECTION 2. - LA DOCTRINE EN FAVEUR D'UN REVIRE- MENT.

C'est d'abord Monsieur R. Savatier qui, en termes sévères, condamne la jurisprudence traditionnelle. Dans une note au Dalloz (D. 1968, 180, il la qualifie de "malheureuse" et "d'arbitraire", et la voit lourde "d'incertitudes et d'injustices en puissance".

C'est aussi Monsieur R. Tunc qui déplore la divergence du traitement imposé aux accidentés de la route suivant qu'ils sont ou ne sont pas les passagers du véhicule cause du dommage (2).

Même ceux, parmi les commentateurs, qui, dans le passé, approuvaient la solution de la chambre civile, se plaisaient désormais à souligner qu'elle se justifiait "lorsque l'automobile était dans son enfance" (3) mais qu'elle n'a plus, avec le progrès, sa raison d'être.

.../...

-
- (1) Cf. Mazeaud et Tunc, traité de la responsabilité civile, t. 2, 5ème éd., n° 1282.
 (2) D. 1965, 169 ; D. 1966.645.
 (3) Toulemon et Moore, "réflexions sur la responsabilité civile", Gaz. Pal. 1966.2. Doctrine p. 123.

Dans leurs leçons de Droit Civil (2ème édition p. 517), MM. Henri, Léon et Jean MAZEAUD enseignaient dorénavant à leurs étudiants "qu'aucune raison décisive ne peut être invoquée pour déroger au système construit par la jurisprudence sur l'article 1384 al. 1er, qu'il s'agisse d'une dérogation consentie en faveur du gardien ou de la victime". La généralisation des assurances de responsabilité, ajoutent les éminents spécialistes, dispense de secourir le gardien qui a donné l'usage de la chose à titre bénévole,

On pourrait ajouter à cette liste, les noms de MM. DEJEAN de la BATIE (1), Jean Durry (2) qui tous ont milité contre la solution dégagée en 1928.

SECTION 3. - ARGUMENTS JURIDIQUES ET "TECHNIQUES"

Ils porteront essentiellement à nier la véracité des arguments juridiques soutenus en 1928.

Nous les retrouverons tout au long de cette section, car ils avaient plus ou moins déjà été examinés au temps où "le débat battait son plein" sur l'application ou l'exclusion de la présomption de responsabilité.

Paragraphe 1. - Les arguments juridiques.

1°/ - La participation de la victime à l'usage gratuit de la chose.

Les savants auteurs, qu'une simple affirmation ne pouvait satisfaire, n'ont pas manqué de se demander pourquoi la participation à l'usage de la chose priverait la personne transportée du bénéfice de la présomption pesant sur le gardien. Serait-ce parce que, en utilisant le véhicule, elle en partagerait la garde ? "Cela pourrait se concevoir si l'on confondait la garde et l'usage de la chose, ou bien encore si l'on admettait que le gardien était la personne tirant profit de l'utilisation de cette chose. Ces idées avaient encore cours en 1928, mais elles

.../...

(1) Note sous. Civ. 2è, 21.12.65, J.C.P. 1966.II.14736
 (2) Rev. trim. dr. civ. 1967. 170 et 1968.164.

ne peuvent plus servir d'explication, maintenant que la garde est définie comme un pouvoir de direction, un pouvoir de commandement sur la chose" (1). MM. MAZEAUD et TUNC observent fort pertinemment dans leur traité (2) que, sauf cas exceptionnel, "le passager n'a pas d'ordre à donner, il n'est donc pas gardien".

2°/ - L'acceptation des risques par le passager.

Serait-ce alors, parce que, comme l'a souligné la chambre civile, le transporté bénévole a "pleine connaissance des dangers auxquels il s'expose lui-même" ? Mais, a-t-on fait remarquer, à ce compte le piéton ne devrait pas être mieux traité que le passager, car lui aussi, a pleine connaissance des dangers qu'il court en traversant la chaussée. Au demeurant, et d'une manière générale, l'acceptation des risques par la victime n'est pas considérée, à elle seule, comme une cause d'exonération du gardien. On ne lui reconnaît cette vertu que lorsqu'elle revêt un caractère fautif, lorsque la chose utilisée présente un danger exceptionnel, lorsque la victime commet une imprudence en acceptant ou en sollicitant de participer à son usage. Il y a faute à prendre place dans une voiture dont le mauvais état est apparent, dont le conducteur est manifestement en état d'ébriété. Il peut également y avoir faute à prendre place dans une voiture de course au moment d'une compétition (3).

Mais on n'admet pas que monter dans une voiture normale, pour accomplir un trajet normal, avec un conducteur... en état... normal, soit le fait d'une légèreté coupable.

3°/ - Accord préalable ?

Existerait-il entre le passager et son transporteur bénévole, un accord préalable, au moins implicite, par lequel le premier aurait renoncé à se prévaloir de la présomption

.../...

(1) Avocat Général Schmelck, conclusions précitées

(2) 5ème édition, t. 1. p. 286.

(3) civ. 2è, 24 jan. 1964, Bull. civ. 1964.II. n° 90 p. 67 ; D. 1964. Somm. 101.

de responsabilité ? Cet argument ne résiste pas davantage à l'examen. D'abord, on-t-on pu dire, une telle convention est purement "divinatoire" (Mazeaud). En outre, voudrait-on la sous entendre, qu'elle devrait s'analyser normalement en une renonciation à toute action en indemnité contre le transporteur, - hors le cas d'une faute volontaire - et non comme une simple renonciation à des facilités de preuve. Enfin, - et l'objection n'est pas moins sérieuse - si une telle convention avait été réellement passée, eh bien, elle serait nulle, puisque nous nous trouvons dans le domaine de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle, et qu'en telle matière, la jurisprudence refuse tout effet aux clauses de non responsabilité (1).

De tout ceci, il résulte qu'aucun des arguments juridiques proposés pour expliquer le sort exceptionnel réservé au transporteur bénévole, n'était vraiment satisfaisant. D'autres considérations, plus techniques, commandaient à ne pas persister dans "les errements anciens". En effet, la restriction faite à l'article 1834 al. 1er a fini par entraîner la cour de cassation dans de telles impasses que certains commentateurs n'ont pas hésité à qualifier la situation "d'imbroglio juridique". Sans doute pareil jugement est-il excessif dans sévérité, mais il n'en reste pas moins que les solutions vers lesquelles on s'est orienté prenaient le flanc à la critique sur le plan des principes, et, qu'à certains égards, elles pouvaient heurter des esprits essentiellement épris de logique. Ces solutions étaient critiquables sur deux points essentiels.

Paragraphe 2. - Les arguments d'ordre "techniques".

A. - La cour ayant pris conscience de ce qu'il n'était plus possible de traiter avec défaveur les victimes, s'était efforcée d'améliorer leur situation tout en se maintenant dans la ligne de l'arrêt de 1928. Son action s'est alors portée dans deux directions.

...../.....
 (1) cf. notamment, civ. 3 jan. 1933, D.H. 1933, 113 ; civ. 11 Déc. 1952, D. 1953.317, note R. Savatier ; 17 Fév 1955, D. 1956. 17, note Esmein.

1°/ - La cour avait restreint au maximum la notion de transport gratuit, en créant à l'intérieur de ce transport un transport "bénévole" et un autre, "intéressé" (1). En plus, elle décida que la gratuité devait être appréciée du côté du gardien, auquel en incombe par ailleurs la preuve (2) ; qu'il doit s'agir d'un geste vraiment désintéressé, d'un "véritable acte de courtoisie". De même, parce que la cour allait très loin dans l'appréciation du caractère intéressé du transport (3), on a pu lui reprocher de conduire à des solutions manquant d'unité.

2°/ - La cour s'était également attachée à faciliter au demandeur en réparation, la preuve de la faute du conducteur.

En utilisant ce procédé consistant à donner à la victime, bien que son action soit fondée sur l'article 1382, des facilités de preuve analogues à celles procurées par l'article 1384, la deuxième chambre s'était placée dans une position inconfortable. Car en fait, et bien que théoriquement l'on soit toujours sur le terrain de la faute, il n'était guère demandé davantage au transporteur à titre gratuit que ce qui est demandé au piéton qui réclamait réparation au gardien du véhicule que l'a blessé. Dans les deux cas, il suffisait à la victime d'établir que le véhicule est à l'origine du dommage, pour qu'aussitôt la charge de la preuve soit renversée et qu'il appartienne au défendeur de démontrer qu'il n'est pour rien dans le dommage. C'était, on le voit, une présomption de responsabilité de plein droit "au petit pied" qui avait été instituée, à quelques différences près avec la présomption légale.

.../...

-
- (1) Req. 1er mars 1933, Rev. Gen. Ass. Terr. 1933-601; 3 juin 1940, D.H. 1940-143.
- (2) Civ. 2ème, 14 mars 1958, D. 1958.385.
- (3) Civ. 2 juillet 1964, Bull. civ. 1964, II n° 535 p. 399. On a estimé que la participation aux frais d'essence, si minime soit-elle, ne permettait plus de considérer le transport comme bénévole.

B. - La détermination des droits de la victime transportée, dans le cas d'une collision.

Controversée sur le plan juridique, est apparue la position prise en ce qui concerne les droits de la personne transportée à titre gratuit, blessée dans une collision, lorsqu'elle se retrouve non plus contre le conducteur de la voiture qui la transportait, mais contre le gardien de l'autre véhicule. Dans ce cas, elle bénéficie de la présomption de responsabilité qui pèse sur le gardien du véhicule en question. On s'attendrait donc à ce que ce gardien fût tenu pour responsable de l'intégralité du dommage, sauf pour lui de s'exonérer en prouvant une cause étrangère, tel le fait de l'autre conducteur. Ce n'était pourtant pas la solution auparavant retenue par la cour de cassation, depuis l'arrêt "Pilastre" du 9 Mars 1962. Cet arrêt décidait que la personne transportée à titre bénévole ne peut demander au tiers co-auteur la réparation intégrale de son préjudice sur la base de l'art. 1384 al. 1er, si elle ne dispose pas d'une action contre son transporteur. Or, en l'espèce précisément, la victime n'a pas d'action contre son transporteur, ni sur la base de l'art. 1384 Al. 1er, ni sur la base de l'art. 1382, puisque par définition elle ne pouvait faire la preuve d'une faute de son transporteur.

Cette jurisprudence s'est heurtée à la résistance de la majorité des cours d'appel, et si certaines d'entre elles ont fini par s'y rallier, la rédaction des arrêts laissait à penser que c'était davantage par esprit de discipline que par conviction. Le système paraissait en effet d'autant plus surprenant que le passager qui n'a aucunement contribué à l'accident ne pouvait obtenir de l'autre automobiliste qu'une réparation partielle de son préjudice. Son conducteur par contre, qui, lui a contribué à la collision, pourra réclamer à ce même automobiliste la réparation intégrale de son propre dommage.

En réalité, les deux grandes difficultés auxquelles la cour était confrontée n'existaient que parce que la personne transportée qui réclamait réparation, était obligée de prouver une faute dans les termes des articles 1382 et 1383. L'une et l'autre disparaîtraient si l'on autorisait cette personne à se prévaloir de l'art. 1384-1er. Alors, d'un côté, rien ne s'opposerait plus à ce que la victime obtienne du tiers co-auteur une indemnisation totale. Et, d'un autre côté, il deviendrait sans intérêt de forcer la notion de faute jusqu'à l'extrême dans le souci d'aider la victime. Après les différents arguments développés dans ses conclusions, Monsieur l'avocat général Schmelck pour conclure, invitait la cour à rompre avec la tradition, afin "de mettre le droit en harmonie avec la réalité pratique, et alors, non seulement la conjoncture juridique serait assainie, et disparaîtraient toutes ces *inelegantiae juris*, mais, du même coup, un grand pas serait franchi dans le voie, tant souhaitée, de l'unification et de la simplification du droit de la responsabilité civile".

La cour de cassation, par trois arrêts le 20 Décembre 1968 abandonna sa jurisprudence traditionnelle :

1°/ - Elle décida que, sauf texte contraire, la victime qui participait gratuitement à l'usage de la chose, dommageable, demeure néanmoins dispensée d'établir la faute du gardien. La cour ne motive pas sa décision et se borne à affirmer l'application au transport bénévole de la présomption de l'article 1384, alinéa 1er. L'absence de motivation ne doit pas étonner : aucune des raisons qui avaient été invoquées à l'appui de la jurisprudence antérieure n'était pertinente et la cour de cassation n'avait pas à justifier autrement l'application au transporteur bénévole du statut général du gardien d'une chose (1).

.../...

(1) Alex WEILL : Droit Civil, les obligations, Précis Dalloz 1971.

2°/ - La théorie de la faute virtuelle n'avait plus d'objet. Elle était censurée par le deuxième arrêt.

3°/ - La jurisprudence "Pilastre" était du même coup abandonnée. Désormais il était mis fin aux inégalités et la victime pourra invoquer contre l'un ou l'autre des gardiens une responsabilité *in solidum* et obtenir de lui la pleine réparation de son dommage, sauf s'il s'exonère.

Les contextes juridiques, économique et social, ainsi que les auteurs et leurs arguments, ont permis un revirement jurisprudentiel dans le domaine de la preuve des accidents de la circulation routière. Ce fut alors un pas dans le sens de la nécessité de protection des victimes de la route. Certes le passager bénévole conserve le droit d'invoquer la faute de son transporteur, mais s'il ne peut le faire, il trouvera désormais un autre fondement à son action : l'article 1384 alinéa 1er du Code Civil, dont le régime fera l'objet des développements du chapitre suivant.

CHAPITRE II
REGIME DE LA PRESOMPTION DE RESPONSABILITE
ET SITUATION DES VICTIMES.

L'étude de la présomption de responsabilité résultant de l'article 1384 al. 1er du C. civ. se ramène à un certain nombre de questions. Certaines sont communes à tous les cas de responsabilité. Nous les examinerons sous forme de brefs rappels, pour nous apesantir sur d'autres, plus dignes d'intérêt dans le cadre de cette étude. Il s'agit de questions propres à la responsabilité du fait des choses et présentant un intérêt particulier lorsqu'elles s'appliquent au transport bénévole.

En effet, malgré les facilités de preuve apportées par l'art. 1384-1er, celui dont la responsabilité est mise en cause, a toutefois la possibilité de se décharger partiellement ou totalement en prouvant un cas fortuit ou de force majeure, le fait d'un tiers, l'état de nécessité ou encore une faute de la victime elle même.

Soutenir dans certains cas comme on le faisait avant 1968, que la victime avait délibérément accepté les risques du transport, est sans effet sur la responsabilité de l'article 1384-1er (1). Au demeurant, là où on l'admettait, il s'agissait d'une véritable faute de la victime, conjuguée avec celle du conducteur et entraînant un partage de responsabilité (2). De telles fautes peuvent constituer une cause d'exonération partielle. Nous examinerons essentiellement dans ce chapitre, les plus souvent retenues contre la victime.

La responsabilité du gardien ainsi retenue, un problème non moins important se pose alors : le transfert de la charge de la réparation, dans le cadre de l'assurance

.../...

(1) J. Bedour, op. cit. p. 246.

(2) Ibid.

obligatoire de responsabilité civile automobile. Si les victimes de transport bénévole ou leurs ayants-droit ont "applaudi" l'extension de l'article 1384-1er, les assureurs automobiles par contre ont accueilli avec beaucoup de réserves cette facilité de preuve. Ils y ont vu une source d'accroissement des charges de sinistres, devant entraîner une augmentation corrélative des primes d'assurance, puisque celles-ci devraient "provenir" des premiers (les sinistres).

Après avoir étudié le régime de l'article 1384-1er, nous mesurerons certaines conséquences du transfert de la charge de la réparation.

SECTION 1. - REGIME DE L'ARTICLE 1384 ALINEA 1er

Paragraphe 1. Eléments communs à tous les cas de responsabilité.

Certaines conditions sont communes à tous les régimes de responsabilité, qu'ils soient fondés sur la faute ou sur le risque. IL faut constater un dommage subi par la victime, et une relation de cause à effet entre le fait illicite et le dommage.

A. - le dommage.

Pour qu'il naisse une créance en indemnité, il faut qu'il y ait un dommage, un préjudice à réparer. Par sa nature, le dommage peut être matériel, c'est-à-dire toute atteinte aux droits et intérêts d'ordre patrimonial de la victime : frais occasionnés par une blessure, ou diminution de la capacité de travail, entre autres.

Le dommage peut aussi être moral : douleurs que causent à la victime les souffrances physiques ou morales suites de l'accident (*pretium doloris*) ; douleur que causent à ses proches la mort ou même les souffrances de cette victime.

1°/ - Conditions que doit présenter le dommage

a) - Il doit être certain.

Les juges doivent en constater l'existence chez le demandeur pour pouvoir prononcer contre le défendeur la condamnation aux dommages-intérêts. Mais le préjudice n'a pas besoin d'être actuel, d'être d'ores et déjà réalisé au moment même du fait illicite, ni même au jour du jugement. La réparation du préjudice futur doit être ordonnée, si l'existence de ce préjudice est certaine et si son évaluation est possible par le juge.

b) - Nature de l'intérêt lésé.

L'intérêt lésé doit être digne d'être pris en considération. Dans une ancienne formule aujourd'hui abandonnée en France, la cour de cassation française exigeait que l'intérêt soit "légitime et juridiquement protégé" (1).

c) - Le dommage doit être direct.

La jurisprudence exige que le préjudice soit certain et direct. C'est une conséquence de l'idée que la faute doit être imputable au défendeur. Il en résulte qu'on ne peut faire supporter à l'auteur de la faute, des conséquences lointaines de celle-ci.

B/ - Relation de cause à effet entre le fait illicite et le dommage.

Le demandeur doit établir non seulement le dommage qu'il a subi et le fait illicite, mais encore la relation qui les unit. La question de causalité donne lieu à beaucoup de controverses : théorie de la causalité adéquate ou génératrice, ou encore celle de l'équivalence des

.../...

(1) Civ. 27.7.37, D.P. 1938, 1,5. Cet arrêt refusait l'indemnité à une concubine à l'encontre du meurtrier de son amant, les relations étant établies sur le concubinage.

causes. La jurisprudence de ces dernières années semble en faveur de la première (1).

Paragraphe 2. - Eléments de la responsabilité du fait des choses.

Nous retrouverons les conditions d'application de l'article 1384 al. 1er, ainsi que les moyens de défense du gardien de la chose.

A. - Conditions d'application de l'article 1384 alinéa 1er du Code Civil.

Les conditions imposées par la jurisprudence, peuvent être rapportées, suivant le texte même, à trois notions : la chose, le fait de la chose, la garde.

1°/ - La chose.

La loi attache la responsabilité de plein droit de l'article 1384-1er, à la garde de la chose et non à la chose elle-même (2). Toutes les choses inanimées sont donc, en principe, susceptibles d'engager la responsabilité de leur gardien. Avant l'arrêt des chambres réunies de 1930, plusieurs distinctions existaient ; choses mobilières ou immobilières, dangereuses ou inoffensives, choses inertes ou en mouvement, etc... Certaines choses échappent néanmoins à l'application de l'article 1384-1er *les res millins*, du fait qu'on ne peut leur attribuer de gardien parce qu'elles ne se trouvent être l'objet ou la détention d'aucune personne physique ou morale déterminée ; les biens incorporels ; le corps humain ; les choses soumises à un régime spécial de responsabilité.

.../...

-
- (1) H.L. et Jean Mazeaud, traité de la responsabilité, t. II, n° 1442-2 ; civ. 6 jan. 1943, D. 1945. 177, note Tunc.
- (2) Jurisprudence constante depuis ch. réunies, 13 fév. 1930 préc. Voir l'analyse de la jurisprudence par Jean Bigot in J. cl. - Responsabilité civile, fasc. VI b-1, n° 63 et s.

2°/ - Le fait de la chose.

La présomption ne peut jouer que si le dommage est "le fait de la chose", c'est-à-dire si est établie la relation de causalité entre la chose et le dommage. Ici, le fait de la chose remplace le fait personnel fautif des articles 1382 et 1383 et déclenche, en cas de dommage, la responsabilité du gardien.

Le fait de la chose ne suppose pas nécessairement un contact matériel entre la chose (véhicule par exemple) et la personne blessée ou l'objet endommagé. S'il y a eu contact dommageable, la victime doit seulement démontrer l'intervention de la chose. Dans le cas contraire, c'est à la victime qu'il appartient d'établir le rôle causal de la chose (1).

3°/ - La garde.

La responsabilité incombe non au propriétaire, mais à celui qui "a la chose sous sa garde". Suivant une formule devenue constante dans les arrêts, le garde se caractérise par l'usage, la direction et le contrôle de la chose (2). La jurisprudence présume le propriétaire gardien, sauf à lui de prouver le contraire par un transfert résultant de divers contrats. La jurisprudence a connu des controverses sur le point de savoir si le transfert comportait la garde globale, c'est-à-dire du comportement ainsi que de la structure de la chose (3).

B/ - Moyens de défense du gardien.

Certains moyens de défense auxquels on a pu penser doivent être écartés. D'autres tendent à une exonération complète.

.../...

(1) Req. 19 Juin 45, Sem. jur. 46, II, 3009, note Rodière.

(2) Cas. ch. réunies 2 déc. 1941, précité.

(3) Voir Tunc : Garde du comportement et garde de la structure dans la resp. du fait des ch. inanimées, sem. jur. 1957, I, 1384.

1°/ - Moyens de défense inopérants.

a) Absence de faute.

Depuis l'arrêt du 13 Février 1930, la jurisprudence refuse inexorablement au gardien la preuve contraire : il ne peut, pour s'exonérer, démontrer qu'il a pris toutes les précautions nécessaires, qu'il s'est conduit en homme prudent et diligent, ce qui aurait pour conséquence de laisser à la charge de la victime les accidents dont la cause est demeurée inconnue.

b) - Acquittement de l'auteur de l'accident par une juridiction répressive.

Certes il y a l'autorité de la chose jugée au criminel sur le civil. Mais l'acquittement par le juge pénal d'un automobiliste poursuivi pour homicide par imprudence ne fait nullement obstacle à l'allocation à la victime ou ses ayants-droit d'une indemnité fondée par le juge civil sur l'article 1384-1er. Le fondement en est que ce texte ne présuppose pas le commission d'une faute de la part de l'automobiliste, lequel répond, en l'occurrence, non de son fait, mais du fait de la chose (1). Il en irait autrement si la juridiction répressive avait fondé l'acquiescement sur la faute de la victime : cette faute étant exonératoire pour le gardien, le juge civil ne pourrait, sans méconnaître le principe de l'autorité de la chose jugée au criminel sur le civil, prononcer une condamnation à des dommages-intérêts contre le gardien (2).

2°/ - Circonstances exonératoires.

Il existe des causes déterminées d'exonération, consistant en des faits précis : le cas fortuit ou de force majeure, le fait d'un tiers, le fait de la victime. Ils se ramènent tous à l'idée d'une cause étrangère non imputable

.../...

(1) Req. 16.7.1928, D.P. 1929.1.33, note R. Savatier.

(2) Req. 12 jan. 1927, D.P. 1927.1.145, note Savatier.

au gardien. Ces trois notions, intervenant ici comme moyens de défense pour écarter une responsabilité qui existe de plein droit, sont entendus plus strictement. Il existe d'autre part une cause indéterminée d'exonération, résultant de comportements généraux, à savoir le comportement normal de la chose, qui permettra de considérer qu'elle n'a eu qu'un rôle passif.

a) - Le cas fortuit ou de force majeure.

C'est un évènement imprévisible et insurmontable. L'évènement ne doit pas être imputable au défendeur, c'est-à-dire avoir été provoqué ou aggravé par la faute initiale du gardien. La notion de force majeure est appréciée plus strictement que dans l'article 1382. L'évènement doit être extérieur non seulement à la personne du gardien, mais également à la chose. Ainsi ne sont pas considérés comme cas fortuits ou de force majeure, la rupture d'un frein (1), le détachement de la rotule de direction (2), ou l'éclatement d'un pneu (3).

Par contre, la défaillance physique du conducteur, un objet sur la chaussée peuvent constituer des cas de force majeure.

Lorsque la force majeure est la cause génératrice exclusive du dommage, elle entraîne une exonération totale du gardien. Mais si elle concourt avec la faute du gardien, l'exonération sera partielle.

b) Le fait d'un tiers.

Il doit réunir les conditions d'une cause étrangère. Il ne doit pas être imputable au gardien. De même, la faute de la victime ne doit pas avoir provoqué le fait

.../...

(1) civ. 11 mars 1940, Gaz. Pal. 1940, 2, 15.

(2) Req. 22 jan. 1945, S. 1945.1.57 ; Cas. civ.6.3.54, G.P. 1954. II.12.

(3) Cas. civ. 2,7 - 12-1977 G.P. 77. II. p. 575.

du tiers. Les conditions d'irrésistibilité et d'imprévisibilité ont bénéficié d'un assouplissement jurisprudentiel. Ainsi, on considère que le fait d'un tiers imprévisible est par cela même, inévitable (1). D'autre part, la cour de cassation se contente dans sa dernière jurisprudence, d'un fait "normalement imprévisible", ce qui permet de tenir davantage compte des circonstances de la cause.

c) - Le rôle passif de la chose.

Vers 1940, il a été admis que le gardien pouvait s'exonérer "en prouvant que la chose n'avait joué qu'un rôle passif, et qu'elle avait seulement subi l'action étrangère génératrice du dommage" (2). C'est le cas où il est établi que le motocycliste est venu se jeter sur la voiture, même si cette dernière fût en mouvement. Inversement, une chose inerte peut jouer un rôle actif et causal : exemple, un cycliste se jette de nuit sur une automobile en stationnement, dont les feux de position n'étaient pas allumés.

d) - Le fait de la victime.

En principe, le fait de la victime n'a pas besoin d'être fautif pour être exonératoire. Mais en pratique, la plupart des faits relevés à la charge de la victime sont fautifs. Le fait de la chose étant présumé être la cause du dommage, c'est au gardien de prouver que la faute de la victime a été la cause exclusive du dommage, auquel cas il sera totalement exonéré, ou a contribué à la production du dommage, auquel cas il pourra être partiellement exonéré. C'est souvent le cas en matière de transport bénévole. Les fautes les plus souvent retenues sont les suivantes.

- la non utilisation de la ceinture de sécurité,

Pour les pays qui connaissent une législation sur l'utilisation de la ceinture de sécurité, son usage est obligatoire, mais non pas en toute circonstance. Lorsque

.../...

(1) civ. 1er.7. 1955 préc. ; 23 Oct. 1963, G.P. 1964.1.63

(2) Civ. 21 jan. et 14 Fév. 1941, D.C. 1941, 185.

l'obligation n'existe pas, la non utilisation de la ceinture n'est pas une faute. Si elle existe par contre, encore faut-il que l'on puisse en déduire que le dommage aurait été atténué par l'utilisation de la ceinture. Ainsi et sans se contredire, certaines décisions réduisent les dommages et intérêts (1), tandis que d'autres se refusent (2) à le faire en fonction des circonstances de l'accident et de la nature des blessures subies (3).

- Passagers en surnombre ou en situation anormale. Ces deux situations qui peuvent exister séparément peuvent aussi se conjuguer, le trop grand nombre de passagers obligeant certains d'entre eux à occuper une place anormale ou dangereuse dans le véhicule. Il n'est pas nécessaire que ce soit la victime elle-même qui ait occupé une telle place. Il suffit qu'elle ait participé à la surcharge du véhicule ou accepté d'y être transportée dans de telles conditions. Dans ces hypothèses, la conduite du véhicule est rendu moins sûre par un poids excessif ou la gêne des mouvements du conducteur (4). Ainsi a été retenue la faute d'une victime assise à l'avant d'une voiture entre le conducteur et un passager et en dehors d'une place aménagée, ou transportée dans un véhicule surchargé, ou encore sur la plate-forme d'un camion, ou le bord extérieur arrière d'un cabriolet. On notera cependant que certaines décisions tendent à atténuer la responsabilité de la victime et à retenir une faute du conducteur du véhicule, indépendante de la faute de conduite, pour avoir créé ou toléré une situation dangereuse.

.../...

(1) Trib. gr. inst. Mâcon 16 Jan. 1974 - J.C.P. 1974. II. 17819.

(2) Nancy, 1er Juin 1976, G.P. 28 Déc. 1976. Som.

(3) cf. H. Margeat. G.P. 1974.2.586.

(4) Paris 14 mai 1974, G.P.. 1974. 2.586.

- Conducteur sans permis.

De l'absence du permis de conduire, la jurisprudence conclut à l'inexpérience du conducteur et par conséquent à la faute du passager transporté s'il avait connaissance de cette circonstance (1). Elle tire par contre une conséquence inverse de la possession du permis, son titulaire l'eût-il obtenu très récemment (2).

- Ivresse du conducteur.

C'est en cette matière que la jurisprudence est la plus abondante. Elle sanctionne, par un partage de responsabilité, la faute du passager qui a accepté de prendre place dans une voiture dont le conducteur était en état d'ivresse et ce d'autant plus que le passager aurait lui aussi participé aux libations (3). Il faut cependant que le passager ait eu connaissance de l'état dans lequel se trouvait le conducteur, ce qui n'est pas nécessairement le cas lorsqu'il s'agit d'un auto-stoppeur (4).

- Fautes diverses.

Ont été encore retenues comme fautes du passager : le fait de gêner le conducteur par une attitude trop pressante (5), de participer comme "navigateur" à une compétition automobile (6), de prendre part à un voyage entrepris dans des conditions dangereuses (7), ne fût-ce qu'en raison de l'état de fatigue du conducteur ou du mauvais temps (8).

.../...

-
- (1) Cass. crim. 8.03.73 - D. 1973 - I R. 89.
 (2) Cass. civ. 6 Juin 1968. D. 1968. Som. 103.
 (3) Cass. civ. 13 déc. 1967. G.P. 1968.1.174.
 (4) Paris 14 Jan. 1959. D. 1969.138.
 (5) Pan 19 Mai 1958. G.P. 1958.2.67.
 (6) T.G.I. Aix-en-province 27.04.72. G.P. 1972.2.599
 (7) Cass. crim. 23 Mai 1970. G.P. 20 Nov. 1970 Som.)
 (8) T.G.I. Arras 25 Mai 1966. G.P. 1966.2.278.

- Deux roues.

Sous le régime de la responsabilité pour faute, les tribunaux avaient tendance à considérer le transport, même licite, d'un passager sur un véhicule à deux roues, comme impliquant la prise de certains risques, voire comme associant le passager à la conduite (1), encore que la cour de cassation eût condamné cette façon de voir. A plus forte raison, retiendra-t-elle aujourd'hui comme source d'un partage de responsabilité, la violation de prescriptions relatives à ce mode de transport particulier : interdiction de transport sur un cyclomoteur ou absence de port de casque lorsqu'il est obligatoire.

Que la responsabilité soit fondée sur les articles 1382, 1383 ou 1384 al. 1er du Code civil, lorsque l'action de la victime ou ses ayants-droit aboutit, le gardien du véhicule aura à sa charge une dette de réparation. Elle sera supportée pécuniairement soit par le gardien lui-même, ou alors par un tiers, l'assureur, dans le cadre de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile découlant de l'utilisation de véhicules terrestres à moteur. Sans revenir sur les fonctions traditionnelles de la responsabilité civile ni sur les débats suscités en philosophie sur le transfert de la charge de la réparation, nous nous limiterons à en mesurer les conséquences.

SECTION 2. - CONSEQUENCES DU TRANSFERT DE LA CHARGE DE LA REPARATION.

Les novateurs en matière de fondement de la responsabilité civile ont basé leur argumentation sur le fait que l'assurance obligatoire a changé les données du problème en reportant le poids de la réparation, du transporteur bénévole, sur la collectivité anonyme des assurés. Les assureurs par contre ont trouvé dans la facilité de preuve apportée par la présomption, une source d'augmentation de leurs charges de sinistres corporels. La faute du

.../...

(1) T.G.I. Lille 24 Juin 1964. G.P. 16 Mars 1965. Somm.

conducteur étant désormais présumée, l'assuré se voit le plus souvent dans la meilleure des situations, imputer une portion de responsabilité, et partant, une part de dommages-intérêts. On comprend dès lors la méfiance des assureurs. Si cette méfiance paraît légitime à première vue, est-elle justifiée dans la réalité ? Nous essayerons de le savoir à partir de différents points de vue.

Paragraphe 1. - Point de vue des assureurs.

Il s'articule essentiellement autour de l'idée de protection de "l'équilibre technique".

A. - L'équilibre technique des entreprises d'Assurances.

Depuis plusieurs années, les débats se rapportant à l'industrie des assurances sont cristallisés autour du déficit de la branche automobile. Son équilibre technique est dangereusement rompu et menace celui des autres branches. La question a fait du reste sur divers marchés dont particulièrement celui de la CICA, l'objet d'études, de séminaires, colloques, rapports et travaux de tous genres afin de maîtriser le mal. Il s'est alors avéré que cette situation extrêmement préjudiciable à l'équilibre de gestion des compagnies est due aux mauvais résultats du risque de responsabilité civile (1) "Dans le cadre de cette garantie, on a pu déterminer... que les dommages corporels qui ne représentent que 12 % environ des cas de sinistres déclarés, absorbent environ 70 % des charges annuelles de sinistres (2). Les tentatives de solution pour résorber le phénomène excluent donc toutes espèces de moyens tendant à aggraver la situation. Il en est ainsi de la présomption de responsabilité du transporteur bénévole. Selon le Président P.H. DELMAS lors de sa communication au col-

.../...

(1) Sur les causes et remèdes du déficit de cette branche, voir SOMIAN B. Etienne, in "L'Assurance Automobile dans les Etats de la CICA", mémoire IIA. 1986.

(2) Bassirou DIOP : "la tentative de solution du problème de l'indemnisation à travers un système plafonné de réparation", in Revue IIA. Spécial n° 2.

logue de l'A.S.E.R.J. (1), l'institution de la présomption de responsabilité constituera pour les assureurs, en fait, une acceptation de garanties supplémentaires, entraînant une charge supplémentaire de 2 % des paiements au titre des sinistres corporels, que même la perception de primes additionnelles ne peut compenser. Ces charges iraient s'augmentant, au fur et à mesure de l'accroissement du nombre de véhicules assurés. D'une manière générale, l'idée de protection de l'équilibre technique pose tout le problème des rapports des compagnies avec leur environnement, principalement des autorités de contrôle des opérations d'assurances et celles ayant pour mission de rendre la justice.

1°/ - Les autorités politiques.

Par voie législative ou réglementaire, elles disposent des mesures applicables aux opérations d'assurances. C'est ainsi qu'elles font dans les marchés africains l'objet de diverses pressions et influences en fonction des circonstances. L'une de ces influences est venue en matière de situation des victimes, de la doctrine juridique et surtout du revirement jurisprudentiel intervenu en France et réclamait l'institution de la présomption de responsabilité en matière de transport bénévole. Les pouvoirs publics, soucieux des intérêts des victimes d'une part et de la solvabilité des compagnies d'autre part, se sont retrouvés face à une difficulté : maintenir les tarifs à leur niveau et défavoriser la présomption ou admettre celle-ci, mais augmenter les primes d'assurances R.C. ? En effet, les marchés africains se caractérisent par une rigidité tarifaire en matière d'assurance R.C. obligatoire. Les primes d'assurances, fixées en fonction d'éléments

.../...

(1) Association sénégalaise d'études et de recherches juridiques.

statistiques basés sur le passé, seront durant des années exigées des assurés, alors que les éléments ayant servi à son établissement varient d'année en année. L'idéal serait d'adapter les primes aux variations des paramètres de son calcul, mais les autorités de contrôle n'acceptent que très rarement des hausses de primes. Dans certains pays, il a été constaté un blocage des tarifs d'assurances pendant 10 ans, pour tenir compte du pouvoir d'achat très faible des assurables.

Un certain nombre de pays ont codifié les règles à appliquer. Ce fut le cas du Sénégal qui dans un premier temps, disposait par l'article 141 de son Code des Obligations civiles et commerciales, que "les dispositions concernant la responsabilité de droit commun (preuve de la faute) sont seules applicables au transport bénévole". De telles dispositions ont été critiquées par l'ensemble de la doctrine, comme allant à l'encontre de la nécessité de protection des usagers de la circulation routière (1). Face à ces critiques, le Sénégal a dû revenir sur ce texte quelques années plus tard pour admettre la présomption de responsabilité, par une loi n° 77-64 du 26 Mai 1977.

D'autres pays, la grande majorité, n'ont pas légiféré, mais s'en sont remis à l'appréciation souveraine des juges, sous le contrôle des cours suprêmes.

2°/ - Les autorités judiciaires.

Si la jurisprudence de certains pays africains a pris position pour ou contre la présomption de responsabilité en matière de transport bénévole, d'autres par

.../...

(1) Bokar NIANE ; "Techniques juridiques de limitation de la réparation des préjudices corporels en matière d'accident de la circulation", Revue IIA Spécial n° 2.

contre ne se sont pas clairement défini sur la question. Dans ce cas, les tribunaux jugent souvent en équité, surtout lorsque les arguments juridiques font défaut. Les raisons semblent être la rareté des procès de transport bénévole, due à la renonciation de certaines victimes à toute demande de réparation d'une part, ou au dynamisme des compagnies d'assurances en matière de transaction.

En tout état de cause, l'adoption de la présomption de responsabilité en matière de transport bénévole, par voie législative ou jurisprudentielle, aussi justifiée soit-elle, ne fait qu'ajouter sa part au "courant d'animosité existant entre les compagnies et le palais". En effet, il est souvent reproché aux juges de vouloir coûte que coûte dédommager les victimes, allant même jusqu'à ordonner des réparations "plusqu'intégrales" (1).

La méfiance manifestée à l'égard de la présomption de responsabilité est-elle justifiée sur le plan de l'analyse des textes législatifs et contractuels ?

Paragraphe 2. - L'analyse des textes législatifs et contractuels.

Malgré les craintes manifestées à l'égard de l'article 1384 alinéa 1er en matière de transport bénévole, la loi sur l'obligation d'assurance ainsi que les clauses contractuelles permettent de "limiter les dégats", par un jeu de limitations expresses : en ce qui concerne la définition des tiers d'une part, et d'autre part en ce qui concerne les conditions du transport.

.../...

(1) Sur les problèmes d'indemnisation, voir revues IIA. spéciales n° 1 à 4 sur des colloques interdisciplinaires.

1°/ - Ne sont pas considérés comme tiers :

- Le souscripteur du contrat d'assurance R.C., le propriétaire de la voiture, et toute personne ayant la garde du véhicule avec leur autorisation;

- Le conjoint, les ascendants et descendants de l'assuré et ceux du conducteur;

- Les associés de l'assuré;

- Pendant leur service, lessalariés ou préposés de l'assuré ou du conducteur.

2°/ - Les conditions de transport.

Il ressort des stipulations contractuelles que la garantie des assureurs est exclue lorsque certaines conditions de sécurité ne sont pas remplies.

- Pour les véhicules à quatre roues, la garantie n'est acquise que lorsque les passagers ne sont pas en surnombre ou en situation anormale. Les notions de surnombre et de situation anormale sont précisées par les contrats, par définition du nombre de personnes autorisées à prendre place dans les différentes catégories de véhicules, en fonction de l'usage : véhicules pour la promenade, pick-ups, véhicules utilitaires;

- Pour les véhicules à deux roues, la garantie n'est acquise qu'à un seul passager.

Qui reste-t-il donc dans le champ d'application de la garantie Responsabilité Civile, en ce qui concerne le transport bénévole ? Seulement l'ami et l'auto-stoppeur, mais ils sont peu de chose par rapport à tous ceux qui sont exclus ci-dessus.

.../...

En somme, par le jeu des limitations contractuelles, les compagnies d'assurance arrivent à tourner l'augmentation prévisible des charges de sinistres corporels due à l'institution de la présomption de responsabilité.

Depuis près de 20 ans après les arrêts du 20 Décembre 1968, la jurisprudence Française ne semble pas avoir rencontré de difficultés majeures dans l'application de l'article 1384-1er. On peut dès lors affirmer que les contours de la responsabilité du transporteur bénévole sont désormais bien tracés en France. Les pays africains par contre sont encore au stade "des essais". Les procès de transport bénévole sont rares et les solutions varient. La codification, pour ceux qui ont adopté cette méthode, a pour avantage de tracer la voie à suivre par les juges et par conséquent une unification des solutions jurisprudentielles. Pour les autres pays, la grande liberté d'appréciation laissée aux juges aboutit aujourd'hui à des divergences dans les solutions. Ces contradictions existent non seulement par rapport à la jurisprudence française, mais également entre les décisions rendues dans un même pays, et s'inscrivent dans le cadre plus général des grands maux de la jurisprudence africaine :

- L'absence de publications régulières. Cette absence constitue un frein à la recherche, indispensable à l'unification du droit, étape nécessaire au développement de la science juridique.

- Le défaut de plaideurs qualifiés. Le juge se trouve donc souvent obligé de trancher en équité, lorsque les arguments juridiques font défaut.

CONCLUSION

Malgré la joyeuse évolution jurisprudentielle retracée plus haut, nombreuses sont aujourd'hui les victimes qui restent sans indemnité : parce qu'elles ont commis une faute exonérant le conducteur partiellement ou totalement de sa responsabilité, soit parce que d'autres circonstances viennent atténuer ou exclure cette responsabilité, soit alors tout simplement que l'intime conviction du juge n'ait pas été en faveur de la victime. Bref, l'appréciation des fautes et la détermination des responsabilités restent du domaine souverain des tribunaux. Pour l'incertitude que l'on reconnaît au droit prétorien, faute de textes législatifs précis en matière d'indemnisation des victimes, le système reste au bout du compte, incontestablement à des contradictions :

- "Contradictions dans la mesure où les victimes n'ont plus le sentiment de la volonté constante et perpétuelle du système, de donner à chacun ce qui lui appartient ;

- Contradictions parce que les compagnies qui se doivent d'être prospères, ont le sentiment dans une telle conjoncture, de ne pas retrouver leurs billes entre l'enclure des pouvoirs publics qui tarifient et le marteau du juge qui dit le droit" (1).

Dès lors, une idée a germé depuis plusieurs années, celle qui consisterait au regard des insuffisances actuelles, à refondre le droit de la responsabilité en matière de circulation routière et à instituer de nouvelles bases de la réparation des dommages aux victimes. Celles-ci s'attaqueraient particulièrement aux notions de faute et de réparation intégrale, et accorderaient à toutes les victimes,

.../...

(1) TSALA Paul, communication au colloque interdisciplinaire sur l'indemnisation des préjudices corporels, Revue IIA spécial n° 2.

une réparation minimale mais certaine , sans considération de responsabilité (1). Cette "socialisation" du risque automobile aura également l'avantage pour les compagnies à la recherche de leur équilibre technique, de réduire les coût et le contentieux des sinistres en assurance automobile.

Puisqu'il ne semble pas permis de s'attendre à un "revirement spectaculaire", certains auteurs se sont demandé "si la jurisprudence du 20 Décembre 1968 n'amorçait pas une unité de tous les régimes de transport de personnes sur le terrain contractuel. Dans ce cas, une simplification supplémentaire serait apportée à la matière, en considérant que tout transport de personnes résulte d'un contrat, professionnel ou non professionnel, à titre onéreux ou à titre gratuit (2).

(1) Voir A. Tunc : la "sécurité routière", esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, Paris Dalloz 1966.

(2) Yvonne Lambert Faivre : "Réflexions au sujet d'un revirement de jurisprudence", D. 1969 chr. 91.

B I B L I O G R A P H I E

1°) - Ouvrages généraux.

- Mazeaud (Henri, Léon et Jean)
Leçons de Droit Civil, les obligations - 2^e édition
- Rodière (René)
Droit des transports terrestres et aériens - Dalloz
1984.
- Tourneau (Le) (Philippe)
La responsabilité civile - Dalloz 1972.
- Weill (Alex)
Droit civil, les obligations - Dalloz 1971.

2°) - Monographies

- Bedour (Jean)
Précis des accidents d'automobile - 6^e édition
ARGUS 1977.
- Groutel (Hubert) - Berr (J. C.)
Assurance et indemnisation des victimes - Sirey 1981
- Leservoisiere (Yves)
La responsabilité civile résultant du transport gratuit de personnes en droit français et en droit anglais.
- L. G. D. J. Paris 1966.
- Loussouarn (Yvon)
L'automobile en Droit privé - L.G.D.J. Paris 1965
- MVOGO (Dieudonné)
Application des articles 1382 et 1384-1er du Code Civil :
Etudes de la jurisprudence de la cour de cassation du Cameroun - mémoire université de YAOUNDE 1974.

- Plumelle (Serge)
 - Infracode - 7ème édition Argus 1983
- SOMIAN (Bognan Etienne)
 - L'Assurance automobile dans les ETats membres de la C.I.C.A. - mémoire T.I.A 1986.
- Tsirimcuaki (Stella Bakos)
 - Assurances et pouvoirs publics - Sirey 1983.
- 3°) - Articles de doctrine
 - Boré (Jacques)
 - "La chambre civile a-t-elle créé une présomption de faute à la charge du transporteur bénévole ?"
 - Recueil Dalloz 1963 chronique p. 21.
 - CODJOVI (Jean Juilien)
 - "environnement juridique d'un système d'indemnisation automatique" Revue IIA spécial n° 3 p. 21.
 - DIOP (Bassirou)
 - "La tentative de solution du problème de l'indemnisation à travers un système plafonné de réparation au Sénégal"
 - Revue IIA spécial n° 2 p. 33.
 - IBATA (Raymond)
 - "L'indemnisation des préjudices corporels face aux contraintes de la gestion technique"
 - Revue IIA spécial n° 1 p. 26.
 - Lambert Faivre (Yvonne)
 - "Transport bénévole - Réflexions au sujet d'un revirement de jurisprudence"
 - Recueil Dolloz-Sirey 1969 chronique p. 91.
 - MELONE (Stanislas)
 - "L'indemnisation des dommages corporels dans un modèle africain de jurisprudence : le cas Camerounais"
 - Revue IIA spécial n° 2 p. 3.
 - NIANE (Bokar)
 - "Techniques juridiques de limitation de la réparation des préjudices corporels en matière d'accidents de la circulation automobile"
 - Revue IIA spécial n° 2 p. 29.

- Rapport sur l'assurance automobile au Cameroun -
Revue IIA Spécail n° 4 p. 16.
- Schmelck :
Conclusions devant la cour de cassation française
- Recueil Dalloz - Sirey 1969 - jurisprudence p. 37
- TSALA (Paul) :
Communication au colloque interdisciplinaire sur
l'indemnisation des préjudices corporels.
- Revue IIA spécial n° 2 p. 7.

T A B L E D E S M A T I E R E S

INTRODUCTION

1

P R E M I E R E P A R T I E

Nature juridique de la responsabilité du
transporteur gratuit.-

C H A P I T R E I : Théorie de la responsabilité contractuelle 7

Section 1 : Analyse de certains éléments du contrat de transport 7

Paragraphe 1 : l'accord des volontés 7

" 2 : le prix 8

" 3 ; l'intention de se lier 9

Section 2 : Contrat innomé ? 9

Paragraphe 1 : point de vue de la doctrine

" 2 : point de vue de la jurisprudence 11

C H A P I T R E I I : Théorie de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle 13

Section 1 : Justifications de la restriction à l'article 1384 al. 1er code civil 14

Paragraphe 1 : la preuve dans les accidents de la
circulation 14

Paragraphe 2 : acceptation des risques 15

A- les risques connus du passager 15

B- les risques anormaux 16

C- acceptation fautive des risques 16

Paragraphe 3 : Convention de non responsabilité 17

Paragraphe 4 : Participation à la garde 18

A- La notion de garde

Section 2 : Théorie de la faute virtuelle 20

Paragraphe 1 : première tendance : obligation d'apporter la preuve précise de l'imprudence du conducteur 21

Paragraphe 2 : deuxième tendance: obligation pour la victime d'apporter une preuve indirecte de la faute. 22

.../...

Paragraphe 3 : Troisième tendance : la faute est prouvée par la constatation purement objective du défaut de maîtrise du conducteur sur son véhicule.	23
---	----

DEUXIEME PARTIE

Transport bénévole et responsabilité
du fait des choses.-

<u>CHAPITRE I</u> : Idées et arguments en faveur d'un revirement	27
<u>Section 1</u> : Le contexte juridique, économique et social	27
Paragraphe 1 : le contexte juridique	27
Paragraphe 2 : le contexte économique et social	28
<u>Section 2</u> : La doctrine en faveur d'un revirement	29
<u>Section 3</u> : Arguments juridiques et "Techniques"	30
Paragraphe 1 : Les arguments juridiques	30
1°) la participation de la victime à l'usage gratuit de la chose	30
2°) l'acceptation des risques par le passager	31
3°) accord préalable ?	31
Paragraphe 2 : Les arguments d'ordre "Technique"	32
B- la détermination des droits de la victime transportée, dans le cas d'une collision.	34
 <u>CHAPITRE II</u> : Régime de la présomption de responsabilité et situation des victimes	 37
<u>Section 1</u> : Régime de l'article 1384 al. 1er	38
Paragraphe 1 : Eléments communs à tous les cas de responsabilité	38
A- le dommage	38
B- relation de cause à effet entre le fait illicite et le dommage	39
Paragraphe 2 : Eléments de la responsabilité du fait des choses	40
A- Conditions d'application de l'article 1384 al. 1er code civil.	40

.../...

B- Moyens de dépense du gardien	41
1°) moyens de défense inopérants	42
2°) circonstances exonératoires	42
a) le cas fortuit ou de force majeure	43
c) le rôle passif de la chose	44
d) le fait de la victime	44
- Non utilisation de la ceinture de sécurité	44
- Passagers en surnombre ou en situation anormale	45
- Ivresse du conducteur	46
- Fautes diverses	
- Deux roues	47
<u>Section 2</u> : Conséquences du transfert de la charge de la réparation.	47
Paragraphe 1 : point de vue des assureurs	48
A- l'équilibre technique	
1°) Rapports avec les autorités politiques	49
2°) Rapports avec les autorités judiciaires	50
Paragraphe 2 : l'analyse des textes législatifs et contractuels	51
1°) Etendue de la notion de "tiers"	52
2°) les conditions de transport	52
CONCLUSION	54

