



---

**Problématique de la responsabilité civile du transporteur routier du fait dommageable causé à autrui par un tiers transporteur :  
Regard sur la pratique SALISE**

**Albert KANANGILA MUNYA<sup>1</sup>**  
**Nicolas KAYEMBE TSHIBANDA<sup>2</sup>**  
**Pascal KADIATA BINGILA<sup>3</sup>**  
**Augustin MUTOMBO NTUMBA<sup>4</sup>**

**Université de Kisangani et Institut Universitaire MORAVE de Mwene-Ditu**

---

**Abstract**

The issue of road hauliers' civil liability, particularly when it comes to damage caused to others by a third-party carrier, raises complex legal issues. In a context where logistics and transport are at the heart of economic exchanges, it is crucial to clarify the obligations and responsibilities of the various stakeholders involved. This article explores the legal implications of this issue by analyzing the applicable liability principles, the distinctions between different types of carriers, and the consequences for victims of damage. Through a study of current standards and practical cases, we aim to highlight the challenges faced by road hauliers and propose avenues for better regulation of this liability in the transport sector.

**Keywords: Problematic, liability, road carrier, damaging, others, etc.**

**Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.17500070>**

---

---

<sup>1</sup> Chef de Travaux à la faculté de Droit de l'Université de Mwene-Ditu et Chercheur en Droit à l'Université de Kisangani

<sup>2</sup> Assistant de premier mandat à la faculté de Droit de l'Institut Universitaire MORAVE de Mwene-Ditu

<sup>3</sup> Assistant de premier mandat à la faculté de Droit de l'Institut Universitaire de MORAVE de Mwene-Ditu

<sup>4</sup> Magistrat Substitut du Procureur de la République.

## 1 Introduction

La constitution du 18 Février 2006 garantit le droit au travail en son article 36 et fait partir des droits de l'homme donc de la deuxième génération. Or en RDC, l'Etat ne parvient pas à résorber le chômage, par conséquent, délaissées à elle-même certaines catégories se prennent en charge par la création des travaux indépendants. Tel est le cas de « SALISEURS » terme méconnu par le dictionnaire, la loi, la doctrine, la jurisprudence etc... mais connu par les chauffeurs Taxi-Moto de la ville de Mwene-Ditu et désigne une personne qui loue le service de transport routier auprès d'un transporteur professionnel pour un temps bien déterminé moyennant un prix forfaitaire de sorte que le surplus de la rémunération lui appartienne.

A partir du moment où plusieurs personnes vivent ensemble, naît aussitôt un besoin d'ordonner leurs conduites selon, les prérogatives de chacune. Toutefois, il peut y arriver que certaines obligations naissent sans convention entre les parties. C'est le cas notamment d'un chauffeur qui tamponne un piéton, on parlera du délit ou du quasi-délit selon le cas. À cet effet, l'article 258 du code civil congolais livre III dispose « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause un dommage à autrui, oblige celui par la faute duquel est arrivé, à le réparer »<sup>5</sup> Ce qui revient à dire que cette responsabilité est individuelle.

Mais l'article 260 du code précité, a porté au principe de la responsabilité individuelle fondée sur la faute personnelle des exceptions en rendant certaines personnes responsables des dommages causés par d'autres ou par des animaux et des choses qu'elles ont sous leur garde.<sup>5</sup> Est cependant traditionnellement claire de comprendre que la responsabilité des personnes visées à l'article 260 se fonde non pas sur leur faute personnelle mais sur « la présomption de faute ». En effet, la loi N°73-013 du 05 Janvier 1973 portant obligation de l'assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteur, a complété l'article 260 du code civil en consacrant ainsi une nouvelle hypothèse de responsabilité pour autrui. « L'assurance doit couvrir la responsabilité pour autrui : « elle doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire avec son assentiment exprès ou tacite, la garde au conduite du véhicule. La loi de 1973 a en son article 1 déterminé et compté parmi les civilement responsables, les propriétaires des véhicules automoteur.

La finalité de la dérogation que l'article 260 apporte dans son ensemble au principe de droit commun, visé une plus grande protection des victimes. Celles-ci n'ont pas à démontrer la faute dans le chef du civilement responsable. Ce qui constitue la difficulté qu'on rencontre dans le droit commun de la responsabilité civile. Des présomptions de faute sont instituées en leur faveur par alinéas 2 et 4 de l'article précité. Le dernier alinéa instaure la présomption de faute du civilement responsable. Ces présomptions de faute à l'égard des père et mère instituteur et artisanat sont renversables mais celle qui est instituée par les commentant ne l'est pas elle est irréfragable.

Force est de signaler que par ces diverses présomptions, la loi accorde dans certains cas, la garantie à la victime qui doit être protégée de façon rigoureuse. Et est à noter que, pour autant que la responsabilité de droit soit d'ordre public, les dérogations le seront aussi et leur interprétation sera stricte. C'est-à-dire que la liste des civilement responsables instituée par l'article 260 telle que modifiée à ce jour, est limitée comme nous le verrons dans les hypothèses de la responsabilité pour le fait d'une chose.

Les préjudices causés par un tiers, transporteur routier demeurent quelques fois non réparés pour multiples raisons notamment : la crainte que les particuliers éprouvent vis-à-vis de la justice. Et pourtant, il est admis que le tiers transporteur routier soit lui-même responsable de ses actes lorsque ces derniers causent griefs aux particuliers. Le droit congolais pour se conformer à cette exigence commune aux Etats modernes, a institué les mécanismes de protection de particulières victimes de dommage causé par le tiers transporteur routier.

Le choix de ce sujet se justifie du fait que partant du constat fait dans l'actuellement dans la ville de Mwene-Ditu, dans le domaine de transport plusieurs préjudices sont causés par les Salisseurs (tiers transporteurs), « Personne

---

<sup>5</sup> Art 258 du code civil congolais livre III

<sup>5</sup> Idem

physique qui conclut un contrat avec un transporteur a titré sous forme de sous-louage et qui agit en son propre nom, mais pour le compte de ce dernier ». Il se veut de déterminé la responsabilité du transporteur (Salisseur) lorsque celui-ci a causé dommage à autrui avec une moto sous-loué.

### **1. De la conceptualisation**

Pour R.K Merton « une recherche consciente de ses besoins ne peut passer outre la nécessité de clarifier ses concepts. Car, une exigence essentielle de la recherche est que les concepts soient définis avec une clarté suffisante pour lui permettre de progresser », (R.K. Merton, 1965). C'est dans cet ordre d'idées que Marcel Meuss affirme que : « toute science doit commencer l'étude de chaque problème par une définition », (M. Mauss, 1968). Pour ce faire, avant de définir la responsabilité civile, nous nous proposons de clarifier les concepts : Salisseur et fait dommageable.

### **2. Problématique**

La problématique est entendue comme un ensemble des questions qu'un chercheur ou doctrinaire, valablement se pose ou pose à quelqu'un d'autre en fonction de ses moyens, de son objet d'étude et de ses points de vue pour proposer une solution aux différents problèmes qui lui sont posés ou qu'il se pose, (Symphorien Kabeya Ntumbu Nsele, 2021-2022).

## **Titre 2. Principes fondamentaux et sortes de responsabilités**

### **2.1. Notions de la Responsabilité**

Etre responsable désigne l'idée de répondre de ses actes d'une manière générale, la responsabilité est l'obligation qu'à une personne de répondre de ses actes, de les assumer, d'en supporter les conséquences du fait mis à sa charge. Selon Cornu Gérard la responsabilité est l'obligation de répondre d'un dommage devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles. Donc elle implique pour lui une idée de réparation, (Gérard Cornu, 2020).

#### **a. Principe de la Responsabilité**

Le principe de la responsabilité civile (délictuelle ou encore acquiescienne et contractuelle) est consacré en droit civil congolais, par l'article 258 et 45 du code civil livre III « la responsabilité est liée à l'idée de la réparation. Et, une réparation imposée par la loi : sans faute, pas de responsabilité civile ». Ce qui revient à dire que la responsabilité civile est engagée en raison d'un acte volontaire ou non, entraînant pour la personne fautive ou légalement présumée fautive, l'obligation de réparer le dommage qui a été subi par une ou plusieurs autres. Telle que consacrée par l'article 258, la responsabilité civile a un caractère individualiste et un autre subjectif. Le caractère individualiste s'explique par l'obligation de réparation qui pèse sur le seul individu auteur du délit ; le caractère subjectif quant à lui trouve sa signification en ce que ce qui est sanctionné, c'est le comportement fautif de l'auteur du dommage.

#### **b. Fondement de la Responsabilité**

La responsabilité en général se fonde sur une faute. Cette dernière peut être pour soi-même ou pour autrui. C'est quand un dommage provient d'une faute, que le sens commun implique l'idée de réparer.

### **3. Sortes de responsabilité**

Généralement en droit congolais des obligations, nous avons deux (2) sortes de responsabilités : la responsabilité pénale et la responsabilité civile.

### 3.1. La Responsabilité Pénale

Définissons la responsabilité pénale avec Nyabirungu Mwene Songo, comme l'obligation de répondre de ses actes délictueux ou infractionnels et en cas de condamnation de subir la peine légalement prévue, (Nyabirungu Mwene Songa, 1959). Afin de mieux définir l'infraction, il convient de faire allusion à la peine. C'est ainsi qu'en recourant à la notion des peines et à l'article 1382 du Code Civil Belge, on pourrait définir l'infraction comme tout fait quelconque de l'homme auquel la loi attache une sanction pénale, (Nongu Ekobonde et AI, 2008-2009). Cette responsabilité concerne un fait volontaire ou involontaire qui heurte l'ordre public, qui n'entraîne pas obligatoirement le préjudice. Il s'agit d'une responsabilité personnelle, individuelle, non couverte par un tiers. Partant de cette définition, il ressort trois éléments ou conditions essentielles qui constituent la responsabilité pénale entre autres : Un fait, une imputabilité et une sanction prévue par la loi qui conduisent à la responsabilité pénale.

#### a. Un fait ou un acte matériel de l'infraction

Le fait suppose tant l'action que l'infraction, toute attitude, toute gestion, toute omission préjudiciable à l'auteur. En principe, la simple pressée criminelle n'est pas puni en droit pénal, il n'est donc pas interdit par la loi de souhaiter la mort à son voisin car, le droit est tellement distinct de la morale. Il n'existe pas dans les démocraties libérales, de pur délit d'intention indépendant d'un acte, à part quelques exceptions, rares mais non dénuées de sens telles que la notion d'intelligence dans les crimes contre la Nation. Mais extériorisation ou matérialisation de l'intention criminelle est exigible.

A l'inverse, la seule existence matériel d'un dommage ne caractérise pas une infraction pénale car, en droit congolais, tout comme Français, il n'y a pas de crimes sans intention de le commettre. Précisons que l'acte illicite est accompli par commission comme par omission mais le repentir actif qui met volontairement fin au projet n'est pas punissable, ce qui n'est pas le cas de la tentative qui, déjà extériorise l'acte répréhensible dans sa préparation et le commencement de son exécution. L'ACTUS REUS du Droit anglais renvoie à la commission fautive déterminé, à une stitutif d'une infraction (détention illicite de drogue). Toutefois, l'existence d'un élément matériel n'est pas absolue : la conspiration est définie par l'entente entre deux ou plusieurs personnes impliquant la commission d'une infraction même si cette dernière n'est pas commise (Criminal Lahl act 1977)

#### b. L'imputabilité

L'imputabilité, c'est le fait d'attribuer une infraction à un individu, c'est-à-dire mettre une infraction au compte d'un individu. Elle suppose que l'auteur de l'infraction ait compris la portée de son action et l'ait voulu, (Annie Beziz Ayache, 2013). Alors que le droit pénal ancien sanctionnait, non seulement l'être humain, mais aussi les animaux ainsi que les choses inanimées et inconscientes. Le droit pénal moderne quant à lui, nécessite une certaine responsabilité morale ou une certaine incrimination. En effet, l'on admet que ne peut être auteur d'une infraction qu'une personne humaine. C'est la position de la République Démocratique du Congo. Mais pour la famille ANGLO-SAXON, même les personnes morales sont les auteurs des infractions économiques pour arriver à commettre les infractions ; elle peut subir une condamnation pénale (condamnation à une amende pénale). L'imputabilité suppose à la personne de l'argent criminel une intelligence suffisante et une volonté libre. Ces deux éléments peuvent parfois faire défaut, cette hypothèse peut se présenter comme, le cas des causes de non imputabilité (la démence, la contrainte irrésistible, la minorité d'Age et l'erreur invincible, (Kola Gonze Ronger, 2018-2019).

#### c. La Sanction

S'agissant de la sanction pour Christoph Albert et AI, c'est un comportement consistant en une action ou une abstention réprimée par un texte pénal qui lui donne les éléments constitutifs et les peines qui lui sont attachées, (Christoph Albert et alli, 2004-2005). Eu égard à ce qui précède, nous pouvons dire qu'un acte peut-être socialement et normalement choquant ou répréhensible, mais si aucun texte légal ne le qualifie d'une infraction, il

ne peut conduire à aucune peine et reste en dehors de la loi pénale. C'est pourquoi la responsabilité trouve toute son étendue et toute sa limite dans la loi. L'objectif dans cette responsabilité est de punir l'auteur d'une faute pénale par une peine d'amende et/ou d'emprisonnement. Il est possible aussi d'obtenir devant le juge pénal une réparation civile s'il y a constitution de partie civile de la victime. Ainsi, dès lors que ces trois conditions sont réunies, la responsabilité pénale est établie.

### c. La responsabilité civile

Parmi les sources d'obligation, le code civil comme le droit romain byzantin classe les contrats (Art 45 du CCCL III) ; délits et quasi-délits Art 258 siège principal de la matière. Notons que la responsabilité civile exprime l'idée de réparer le dommage causé à autrui par sa faute propre ou pour des personnes ou choses dont on a sous la garde elle peut résulter d'un contrat ou d'un délit. Cette étude vaut son pesant d'or dans la mesure où la mise en application de textes juridiques congolais pose problème, la pratique semble défier les dispositions légales car avons constaté comment se comportent certains transporteurs routier qui sont civilement responsables du fait dommageable causé à autrui par un tiers transporteur.

Cette situation s'explique par refus pour un transporteur de répondre civilement au fait dommageable causé par un tiers alors qu'entre ce dernier et lui, il y a le lien juridique qui est le contrat de travail c'est-à-dire que le tiers transporteur non routier est assujéti par les liens de subordination du fait qu'il travaille au nom et pour le compte du transporteur initial en lui versant une quelconque somme d'argent, c'est seulement le surplus qui lui revient de droit. Cette situation a suscité des questions ci-après :

- ❖ Est-il logique qu'une personne réponde civilement au fait dommageable causé par une tierce personne ?
- ❖ Quelle appréciation faire des mécanismes de responsabilité en cette matière par rapport à leurs efficacités ?
- ❖ Qui est-ce qui adviendrait lorsqu'il y a un fait dommageable causé par un tiers transporteur routier communément appelé « SALISEUR » ?
- ❖ Est-ce que sa responsabilité sera-t-elle engagée ? si oui, à quelle condition ?

Il est de principe qu'en matière de responsabilité, quiconque cause un dommage à autrui doit le réparer. A l'occasion de l'opération de transport routier, un tiers transporteur, peut subir un préjudice entraînant la responsabilité du transporteur professionnel n'ayant pas effectué l'opération de transport, d'où la victime aura le droit de demander réparation. L'importance du transport routier d'un tiers transporteur n'est pas à négliger ou soustraire de notre vie mais elle est plutôt à renforcer chaque jour qui passe, car, cette importance sera plus visible et plus intéressante si seulement le passager s'en sortait sain et sauf chaque fois qu'il aura à effectuer un déplacement ou un voyage par Moto-Taxi.

Cela veut dire que lorsque la moto est sous/louée et que le saliseur arrive à trouver satisfaction à l'engagement qu'il a pris ou encore arrive à destination sans aucun incident (la mort, le retard, la lésion ou la perte de bagages par sa faute, sa responsabilité ne sera pas engagée. Parler de la responsabilité suppose une réparation mais il faudrait que cette dernière soit établie c'est-à-dire l'existence d'un dommage, un fait générateur et un lien de causalité entre ce dommage et le fait générateur. Notons cependant que cette responsabilité serait présumée, le transporteur pourra s'en libérer en apportant la preuve de son innocence ou non établissement de sa culpabilité en opposant aux victimes des exceptions péremptoires.

C'est la limitation de la responsabilité du transporteur routier d'un fait dommageable commis par un tiers. L'application des règles de droit en matière d'indemnisation des victimes des dommages subis dans le tiers transport. Pour ce qui est des mécanismes, signalons que les instruments juridiques internes seraient efficaces dès lors qu'ils sont appliqués par la juridiction compétente du fait de la nature du contrat. Le contrat de transport étant commercial, le tribunal de commerce serait l'organe chargé d'appliquer les dits mécanismes.

En RDC en général et singulièrement dans la ville de Mwene-Ditu, la question d'indemnisation serait résolue en se faisant assurer par l'agence Nationale d'assurance (SONAS). Pour que cet établissement public de l'Etat prenne en charge les victimes des sinistres causés par un tiers transporteur, les engins ayant causé le dommage, doivent être assurés. Lorsqu'un dommage est causé par la faute d'un tiers transporteur routier (Saliseur), la victime pourrait saisir la juridiction compétente pour réclamer la réparation du dommage causé.

Pour se faire, la victime doit soit fonder son recours sur base de l'article 258 du code civil livre III qui institue la responsabilité civile de l'auteur du dommage pour sa propre faute et ce dernier fera appel en garantie ou propriétaire du véhicule automoteur ; ou soit fonder son indemnisation sur base de l'article 260 alinéa 1 et ce qui rend le propriétaire de véhicules automoteur civilement responsable, pour les fautes commises par :

- ❖ Le véhicule auto-moteur
- ❖ La personne ayant l'assentiment express ou tacite du propriétaire de grader ou conduire le véhicule.

### 3. Cadre methodologique

#### a. Méthodes

Pour l'appréhension de cette étude, nous avons fait recours à la méthode dogmatique et à la méthode sociologique.

##### a.1. Méthode Dogmatique

Cette méthode consiste à analyser et à interpréter les textes des lois. Elle nous a permis à analyser et à interpréter de manière rigoureuse la problématique de la responsabilité du transporteur routier communément appelé « Saliseur » lorsqu'il a causé un dommage à autrui avec une moto appartenant à un chauffeur de taxi-moto a titré.

##### a.2. Méthode Sociologique

La Méthode Sociologique d'Emile Durkeim nous offre la possibilité de confirmer les faits aux règles juridiques en vigueur, afin de répondre à la question : « Pourquoi cela est-il ainsi ? » Il est essentiel pour tout juriste d'adapter non seulement une perspective juridique, mais aussi une approche sociologie, entant qu'ingénieur social, (Emile Durkhem, 1838). Dans le cadre de cette étude, cette méthode nous a aidés à étudier les faits sociaux (comportements, croyances, sociimétrie...) pour mieux aborder la problématique de la responsabilité du saliseur dans le transporteur routier.

#### b. Techniques

Elle est pour Goods 3 William, les outils mis à la disposition du chercheur et organisés par la méthode dans ses buts, (Goods 3 William, 1952). En effet, pour atteindre nos objectifs dans le cadre de notre étude sur la responsabilité du saliseur dans la ville de Mwene-Ditu, nous avons utilisé trois principales techniques de collecte de données :

- La technique d'observation : Elle nous a aidé d'assister à certaines situations familiales entre saliseurs et victimes relativement à la responsabilité ;
- La technique documentaire : Elle nous a facilité à consulter les différents documents notamment les textes légaux (code civil congolais, constitutions) ;

La technique d'entretien : les interviews faites de manière individuelle ou en petits groupes nous ont permis de recueillir des témoignages directs, des avis personnels et identifier les difficultés liées à la conception de cette pratique « salise »

### Titre 3. Esquisse sur la responsabilité civile du fait dommageable cause par un saliseur dans la ville de Mwene-ditu

#### 3.1. Cadre théorique sur le salise

##### ○ Historique

Le mot « **SALISE** » est apparu en 2015 et mis en application en 2016 avec le nouveau mode de locomotion appelé TAXI-MOTO. En effet, c'était un jour dans la ville de Mwene-Ditu, dans la commune de BONDOYI, au Quartier MAKOTA qu'un transporteur routier dénommé DIBONDO Pascal. Ce dernier a été frappé d'une incapacité physique de travail, par suite d'une maladie au parking de MAKOTA, que le Sieur Augustin Mutombo Ntumba va lui solliciter un sous/louage de service au lieu que la moto chôme ce, pour une période déterminée moyennant un prix de sorte que le surplus de la rémunération lui appartienne.

C'est par ce fait, qu'ils ont pensé donner le nom à cette convention. Mais comme parmi toutes les conventions déjà connues aucune ne correspondait à cette opération **SUI GENERIS Mr DIBONDO Pascal** a inventé le mot « **SALISE** ». pour eux ce terme désigne un contrat par lequel une personne appelée Saliseur, s'engage à sous louer le service de transport routier (Taxi-Moto) à un transporteur routier (Motar) pendant une durée déterminée moyennant un prix de telle sorte que le surplus de la rémunération appartienne au saliseur.<sup>6</sup>

Actuellement, le mot Salise s'est propagé dans quelques Provinces de la RDC en occurrence, le Haut-Katanga, au Kasai-Oriental, Kasai-Occidental et à Kinshasa. Force est de signaler que c'est un concept propre et technique qu'au transport routier de Taxi-Moto mais petit à petit, même les transporteurs de véhicules à quatre roues commencent à l'employer. Prenant en compte ce à quoi s'engage les parties dans l'opération de Salise et au regard de l'article 7 du CCCL III, le salise est bien entendu un contrat innomé, synallagmatique et à titre onéreux dont l'objectif consiste pour le Saliseur à un louage de service et pour le transporteur à un prix. Comme tout autre contrat, le contrat de salise a un caractère obligation dès lorsqu'il est légalement conclu conformément à l'article 33 du CCCL III sur les conventions légalement formées par les parties.

L'intérêt juridique de la distinction entre le salise et le mandat est que quand on parle du « mandat » ou « Procuration », on désigne à la fois le pouvoir et le document par lequel ce pouvoir est transmis. Ces appellations visent la convention par laquelle une personne donne à une autre, le pouvoir de poser en son nom et pour son compte, un ou plusieurs actes juridiques.

Seul le mandant a qualité pour se prévaloir du défaut de pouvoir du représentant. La personne à qui le mandant et donné est en principe appelé « **Preposé** » mais, cette terminologie a beaucoup vieilli et désigne surtout le salarié lorsqu'il réalise un acte matériel pour le compte de son employeur. Par ailleurs, un saliseur loue le service et n'obtient pas un pouvoir de quelqu'un d'autre, il pose les actes des transports en son propre nom, mais pour leur compte tous deux moyennant un prise de louage afin que le surplus de la rémunération lui appartienne.

#### 4.2. Les effets de salise

##### a. A l'égard des parties

Au regard des articles 376 du CCCL III et suivants, le bailleur est obligé par la nature du contrat, et sans qu'il ait besoin d'aucune stipulation particulière :

- De délivrer au premier la chose louée ;
- D'entretenir la chose louée pendant le moment d'usage pour lequel elle a été louée ;

---

<sup>6</sup> Information recueillies auprès de Dibondo et Mutombo

- D'en faire jouir paisiblement le preneur pendant la durée du bail.<sup>7</sup>

#### **b) L'obligation du Saliseur**

Le code civil congolais dispose en son article 385 que « le preneur est tenu à deux obligations principales :

- D'user de la chose louée de bon père de famille, et suivant la destination qui lui a été donnée par le bail, ou suivant celle présumée d'après les circonstances, à défaut de convention ;
- De payer la prise du bail aux termes convenus.

Si le preneur emploie la chose louée à un autre usage que celui auquel elle a été destinée, ou dont il puisse résulter un dommage pour le bailleur, celui-ci peut, suivant les circonstances, résilier le bail.

- S'il a été fait un état des lieux entre le bailleur et le preneur, celui-ci doit rendre la chose telle qu'il a reçue, suivant cet état, excepté ce qui a péri ou a été dégradé par vétusté ou force majeure ;
- S'il n'a pas été fait d'état des lieux, le preneur est présumé les avoir reçus en bon état de réparations locatives, et doit les rendre tels, sauf la preuve contraire ;
- Il répond des dégradations ou des petites qui arrivent pendant sa jouissance, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont eu lieu sans sa faute.

#### **b) A l'égard de Tiers**

Le salise à l'égard de tiers, est opposable, donc toute personne qui a vaincu la scène ou était présente lors de la conclusion du contrat de salise, doit respecter les obligations prévues dans la clause du contrat.

### **5. Echantillon de l'étude**

Nous signalons préalablement que pour permettre de récolter les données de cette réflexion, nous avons utilisé un sondage non probabiliste étant donné qu'il nous a été impossible d'obtenir les éléments requis en la matière. Ainsi, seuls les cas trouvés hasardeusement sur notre passage ont été enquêtés, du 08 au 11 Juillet 2025 à Mwene-Ditu. Il est impérieux aussi de noter qu'avoir sollicité le service de location d'une moto auprès d'un Transporteur (Saliseur), a été notre critère d'inclusion pour mener les enquêtes. Quant à la taille de l'échantillon, la population mère est de 150 individus. Force est de noter que 5 enquêteurs nous ont aidé à enquêter.<sup>8</sup> Ces enquêteurs pensaient les questions tout en étant debout et prenaient eux-mêmes note sans suggérer des réponses aux enquêtes. Pour la réparation des taches, chacun a eu à enquêter 30 sujets pendant 3 jours.

#### **5.1. Résultats de l'enquête**

Ici, nous passons en revue les résultats de notre enquête sur l'identification des sujets enquêtés et sur les questions d'opinion.

---

<sup>7</sup> Art 376 du CCCL III Op.cit

<sup>8</sup> Il s'agit de Messieurs Kangandu Justin, Tshimaanga Musadi, Mutombo Ntumba et Mademoiselle Meta Kanzu que nous remercions de tout cœur.



## 5.2. Identification des enquêtes

**Tableau 1 : Répartition des enquêtés selon l'âge**

Type des réponses	Fréquence	%
18 – 25 ans	64	42,66
26 – 33 ans	38	25,33
34 – 41 ans	30	20,00
42 – 49 ans	12	8,00
50 ans et plus	6	4,00
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

Le tableau ci-haut nous montre que la tranche d'âge entre 18 et 25 ans représente un grand pourcentage soit 64 % expliqués par le fait que beaucoup des jeunes qui manquent l'emploi se lancent dans cette activité suivi de ceux dont l'âge varie entre 26 – 33 ans avec 38 %, ceux de 34 – 41 ans 30 % ; ceux de 42 – 49 ans 8 % et ceux de 50 ans et plus 4 %, peut-être par le fait qu'ils ont déjà pris conscience de ce qu'ils font.

**Tableau 2 : Répartition des enquêtés selon leur Parking (station)**

Parking	Nombre	%
Banque	21	14
En Diagonal de vital Maurice	4	2,66
Devant l'Ets. Dieu M'a Donné	6	4
Bifurcation vers mosquée	7	4,66
Au niveau de Bilangilangi	24	16
Au marché Diata Bowa	2	1,33
Au marché Koloboyi	14	9,33
Au niveau de Mabaya	17	11,33
En diagonal de la C/ Musadi	3	2
En diagonal du Guest-House Royal	5	3,33
En face de l'hôpital Emaus	8	5,33
Au marché 5 maisons	39	26
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : notre enquête

Pour ce qui concerne les parkings, notre terrain de recherche reste l'ensemble des transporteurs (Saliseurs). Ce tableau nous renseigne que cette pratique est plus faite au parking du petit marché 5 maisons avec 26 % et constituent la majorité du fait que c'est au faubourg de la ville, suivi de ceux du parking Bilangilangi avec 16 %, de ceux de la banque avec 14 %, ceux de Mabaya avec 11,33%, ceux du marché Koloboyi avec 9,33 %, ceux de l'hôpital Emaus avec 5,33 %, ceux de la Bifurcation vers Mosquée avec 4,66 %, ceux d'en face de Dieu m'a Donné avec 4 %, ceux qui sont en diagonal du Guest-House Royal 3,33 %, ceux qui sont en face de vital Maurice et ceux qui sont en diagonal de la commune de Musadi avec 2 %.

**Tableau 3 : Répartition des enquêtés selon leur niveau d'instruction**

Niveau d'instruction	Nombre	%
Primaire	32	21,33
Secondaire	94	62,66
Supérieur	4	2,66
Sans instruction	20	13,33
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : notre enquête

En rapport avec les différents niveaux d'études des enquêtés, les diplômés d'Etat sont en tête avec 62,66 % suivis des enquêtés du niveau Primaire avec 21,33 %, des enquêtés sans instruction avec 13,33 % et du niveau supérieur avec 2,66 %.

**Tableau 4 : Répartition des enquêtés selon leurs états civils**

Etat civil	Nombre	%
Marié	53	35,33
célibataire	97	64,66
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : notre enquête

La lecture de ce tableau montre les célibataires qui sont représentés à 64,66 % et les mariés sont à 35,33 %. Il est à noter que les célibataires étaient plus abordables alors que les mariés présentaient une résistance à l'enquête.

### 5.3. Questions d'opinion

**Tableau 5 : En rapport avec la détermination du statut particulier régissant les enquêtés**

Type des réponses	Fréquence	%
Oui	35	23,33
Non	115	76,66
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

Au regard de ce tableau, 115 sujets soit 76,66 % des enquêtés n'ont pas connaissance sur l'existence du statut particulier qui régit les Taxi mans de la ville de Mwene-Ditu, alors que 23,33 % soutiennent qu'il y a l'existence d'un statut particulier. En effet, il aurait fallu que le comité de gestion de cette corporation puisse divulguer le statut qui régit les taxis mans de la ville de Mwene-Ditu.

**Tableau 6 : de la réparation du dommage corporel (accident) causé par le Saliseur**

Type des réponses	Fréquence	%
Le propriétaire de la Moto	75	50
Le transporteur (taximan)	25	16,66
Le Saliseur	150	33,33
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

Il ressort de ce tableau que 50 % affirment c'est le propriétaire de la moto qui est responsable du dommage causé par le saliseur conformément à l'article 260 alinéa 2 du C.C Congolais, 33,33 % des enquêtés pensent que c'est le Saliseur lui-même qui doit réparer le dommage causé en vertu de l'article 258 du C.C.C.L III, alors que 16,66 % des enquêtés ont estimé que c'est le transporteur (Taximan) qui doit être tenu pour responsable dans la mesure où c'est lui a cédé la moto au Saliseur sous forme de sous-louage.

**Tableau 7 : Du sort du Saliseur à la suite d'un dommage causé par lui**

Que ferait le saliseur à la suite d'un dommage causé par lui ?		
Type des réponses	Fréquence	%
Fuir	80	53,33
Amener la victime aux soins médicaux	55	36,66
Aller me livrer à l'Etat pour ma protection	15	10
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

Le Tableau ci-haut démontre que 53,33 % des Saliseurs ont déclaré qu'en cas de dommage, ils vont fuir. Cependant 36,66 % disent qu'en pareille circonstance, ils vont amener la victime aux soins médicaux, 10 % disent de se livrer préalablement aux services de l'Etat le plus proche pour leur sécurité vu le comportement des habitants de la ville de Mwene-Ditu. Cette population a l'habitude de briller tout engin automoteur ayant connu l'accident et celle de la gravité, car le conducteur peut être assimilé.

**Tableau 8 : De la connaissance de la réglementation sur la notion de responsabilité pour fait d'autrui.**

Savez-vous que la loi a déjà réglementation sur la notion de responsabilité pour fait d'autrui		
Type des réponses	Fréquence	%
Oui	58	38,66
Non	92	61,33
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

La grande majorité 61,33 % ne connaissent pas la réglementation de la notion de responsabilité pour fait d'autrui, 38,66 % des enquêtés connaissent cette notion. Cela peut s'expliquer par le fait que parmi les taximan, nombreux sont des diplômés, or aux humanités cette notion n'est pas du tout approfondie.

**Tableau 9 : De la position de la victime sur le sort du dommage causé par le Saliseur**

<b>Qu'avez-vous fait lorsqu'il y a dommage causé par le Saliseur ?</b>		
<b>Type des réponses</b>	<b>Fréquence</b>	<b>%</b>
<b>Saisir la justice</b>	<b>42</b>	<b>28,00</b>
<b>Attaquer directement le Saliseur au besoin brulé l'engin Ne rien faire</b>	<b>95</b>	<b>63,33</b>
	<b>13</b>	<b>8,66</b>
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

Il ressort de l'analyse de ce tableau que 64,66% des enquêtés attaquent directement l'auteur de la faute du fait qu'ils en n'ont l'habitude, 40 % pour leur part saisissent la justice et 23 % ne font rien en cas de faute dommageable.

**Tableau 10 de la raison d'attaquer l'auteur du dommage**

<b>Pourquoi attaquez-vous l'auteur du dommage au lieu de saisir la justice ?</b>		
<b>Type des réponses</b>	<b>Fréquence</b>	<b>%</b>
<b>la justice est couteuse la justice est corrompue</b>	<b>49</b>	<b>32,66</b>
<b>par ignorance de la loi</b>	<b>66</b>	<b>44,00</b>
	<b>35</b>	<b>23,33</b>
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

Au regard de ce tableau 44 % des enquêtés constituant ainsi la majorité attestent que la justice est corrompue. Cela veut dire que le droit est substitué par la corruption, 32,66 % des victimes affirment que la justice coute chère et 23,33 % des enquêtés ont attaqué l'auteur par ignorance de la loi.

**Tableau 11 de l'obtention de la réparation.**

<b>Avez-vous Obtenu réparation ou pas ?</b>		
<b>Type des réponses</b>	<b>Fréquence</b>	<b>%</b>
<b>Oui</b>	<b>44</b>	<b>29,33</b>
<b>Non</b>	<b>106</b>	<b>70,66</b>
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

Source : Notre enquête

La lecture de ce tableau montre que 70,66 % des victimes enquêtées n'ont jamais obtenu réparation et 29,33 % ont eu à obtenir réparation.

## CONCLUSION

Au terme de cette étude sur la problématique de la responsabilité civile du transporteur du fait dommageable causé à autrui par un tiers transporteur (Regard sur la pratique de SALISE). Dans la ville de MweneDitu, nous rappelons que nous nous sommes posé la question principale de savoir ce que adviendrait lorsque le dommage est causé par le transporteur Saliseur. Cette problématique nous a donné l'occasion de mener une enquête qui nous a conduits aux conclusions suivantes : 92 % des victimes enquêtées disent n'avoir aucune connaissance sur la responsabilité pour fait d'autrui. Le dommage causé à autrui par un tiers transporteur (Saliseur) est réparé par le propriétaire de la moto ; si le dommage est de nature accidentelle d'une part, et d'autre part c'est le Saliseur seul qui répare si le dommage découle d'une faute contractuelle dans le transport des marchandises. Rappelons que le « Saliseur » est une personne physique qui s'engage à sous/louer le service du transport au près d'un transporteur routier (motard) pendant une durée déterminée moyennant un prix ; il le fait en son propre nom mais pour le compte du transporteur propriétaire de la moto ou lorsque cette dernière appartient à un tiers. Cependant, l'établissement de la responsabilité civile pour fait d'autrui est subordonné aux éléments suivants :

- ✓ Il faut l'existence d'une faute dans le chef de la personne dont on a la direction de commandement ;
- ✓ Que cette faute ait créée un dommage ;
- ✓ Il faut l'existence des liens de subordination entre l'auteur du dommage et le civilement responsable.

En outre, des éléments particuliers à notre sujet ne sont pas omis, notamment :

- ✓ Le dommage doit être causé par un véhicule automoteur ;
- ✓ Le dommage doit être causé par une personne qui a l'assentiment exprès ou tacite du propriétaire, la garde ou la conduite du véhicule ;
- ✓ Il faut qu'il ait la responsabilité dans le chef du conducteur, il s'agit de la présomption de la responsabilité.

Cette dernière condition n'est pas expressément annoncée par la loi, elle est sous entendue. Les conditions énumérées ci-dessus dépendent de la nature de la faute accidentelle, lorsqu'il s'agit par exemple de la faute contractuelle, il faut l'existence des éléments suivants :

L'inexécution d'une obligation contractuelle :

- Le dommage ;
- Le lien de causalité entre l'inexécution de l'obligation et le dommage.

Qu'à cela ne tienne, nous proposons au législateur congolais de faire une revisitations de l'article 260 du CCCL III. Dans le but de partager la responsabilité civile pour fait d'autrui. Cela va décourager le comportement malhonnête de certains adultes sous-direction des autres à ne pas causer dommage à autrui tout en espérant que c'est son subordonné qui doit répondre civilement responsable.

## BIBLIOGRAPHIE

### I. Texte de lois

1. Art 258 du code civil congolais livre III

### II. Ouvrages

1. R.K. Merton, Elément des théories et des méthodes sociologiques, Plon. Paris 1965 ;
2. M. Mauss ; Essai de la sociologie, éd. Minuit, Paris 1968 ; CORNU Gérard, vocabulaire 7<sup>ème</sup> éditions ;
3. NYABIRUNGU MWENA SONGA, Droit Pénal Général Zairois, 2<sup>e</sup> ed, « DES », Kinshasa ;
4. NONGU EKOBONDE et AI, responsabilité pénale et civile de Bralima, Séminaire, L2 FD, UNUKIS 2008-2009 ;
5. Annie BEZIZ AYACHE, cité par AGENONGA UDAGA, 2013 ;
6. KOLA GONZE Ronger, Droit pénal économique, cours inédit G3 F.D UNIKIS, 2018-2019 ;
7. Christoph Albert et AI, Dictionnaire des vocabulaires juridique, éditions juriclasseur, Paris, 2004-2005 ;
8. Emile DURKHEM, ma méthode sociologique, 1895, sociologie discipline créée par Auguste Comte en 1838, Bettman Getty image ;
9. GOODS 3 William, méthodes in social, reseach, New York MC granll BOOK Company 1952.

### III. Autres documents

1. KABEYA NTUMBU NSELE Symphorien, Cours d'initiation à la recherche scientifique, UMD, G2 2021-2022 ;
2. Albert KANANGILA MUNYA, Notes de Cours de Droit de transport G3 Droit, UMD, 2021-2022 ;
3. Gilbert MUSANGA MUENYA, Syllabus de Droit des obligations G3 Droit, UMD.