



**HAL**  
open science

## Le transport de corps, un ectoplasme juridique

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. Le transport de corps, un ectoplasme juridique. Revue de la Recherche Juridique - Droit prospectif, 2005, 4 (110), pp.2033-2045. halshs-01395773

**HAL Id: halshs-01395773**

**<https://shs.hal.science/halshs-01395773>**

Submitted on 30 May 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# LE TRANSPORT DE CORPS, UN ECTOPLASME JURIDIQUE

Par

Stéphane CARRÉ

*Maître de conférences à IUT de Saint-Nazaire,  
Département Gestion Logistique et Transport, Université de Nantes  
UMR CNRS 6028 « Droit et changement social »*

*« Tout ce que tu vois ici est foule misérable et sans  
sépulture ; ce passeur est Charon ; ceux que le flot  
transporte ont été inhumés. Il n'est pas possible de les  
faire passer entre ces bords effrayants, par ces rauques  
courants, avant que leurs os n'aient reposé dans une  
demeure » (Virgile, l'Énéide)*

Ectoplasme : « *fluide visible qui émane du médium* » (dictionnaire Le Robert) et « *dont la matérialisation éphémère formerait (...) un corps humain* » ou une partie de ce corps (dictionnaire Larousse), notamment l'image du disparu : un fantôme. C'est donc par métaphore que nous utilisons l'expression d'un ectoplasme juridique, ce qu'il nous faut d'abord justifier.

L'ectoplasme est évidemment quelque chose de mystérieux. Il fait apparaître une représentation de la personne de l'absent mais il n'en provient pas moins du médium. Il est une communication toute intellectuelle qui pourtant devient visible. Il n'aboutit à faire revenir ni la personne même de l'absent ni un simple corps mais l'apparence de l'un et de l'autre. Il est enfin, et cela est essentiel, l'instrument d'un lien avec le défunt.

Pour sa part, le droit, matière tout à la fois pratique et symbolique, tente d'ordonner la vie sociale et, pour cela, catégorise, autorise et impose. Il existe cependant des domaines où le droit peine à appliquer des classifications construites d'abord pour faciliter la vie quotidienne, bien que ces catégories recèlent également d'une vision générale du monde. La mort, les sphères du sacré, sont des secteurs de la vie que notre droit contemporain, sécularisé, n'aborde qu'imparfaitement<sup>1</sup>. De la sorte, il était du ressort de l'Église de pourvoir de bout en bout aux funérailles avant que la loi du 28-12-1904 ne limite son rôle aux actes proprement religieux, ce que l'on désigne par le service « *intérieur* » des pompes funèbres<sup>2</sup>. Quant au corps du

<sup>1</sup> Th. Pech, « *La pierre et la cendre* », Droit et Culture, 1999, vol.27, p. 229.

<sup>2</sup> Ce processus de sécularisation, qui scinde en deux parties les rites funéraires, l'un qui serait du ressort des Églises, l'autre sous le contrôle de l'État, est manifeste aux articles L.2223-28 et L.2223-29 CGCT : « *Les fabriques, consistoires ou établissements religieux ne peuvent devenir entrepreneurs d'un service extérieur* » de pompes funèbres (L.2223-28) ; « *Les fabriques et consistoires conservent le droit exclusif de fournir les objets destinés au service des funérailles dans les édifices religieux et à la décoration intérieure et extérieure de ces édifices* » (L.2223-29). Cependant, l'unité intrinsèque aux rites funéraires est partiellement rétablie par l'exception admise au second alinéa de l'article L.2223-28 quand « *les familles pourvoient directement ou par les soins de sociétés charitables laïques, en vertu*

défunt, il se trouve aujourd'hui saisi par les catégories du droit civil, ce qui d'emblée pose quelques interrogations. On connaît ainsi la célèbre formule de Marcel Planiol au sujet du statut juridique du cadavre : « *le cadavre n'est plus une personne ; il n'est rien* »<sup>3</sup>.

Or, en droit des transports, alors même que le déplacement d'une personne qui « *n'est plus* » s'effectue entre le moment de son décès présumé et celui de son ensevelissement, la *summa divisio* reste celle du transport de voyageurs et du transport de marchandises. Cette distinction recoupe la classification plus générale entre les personnes, sujets de droit et les choses, objets de droit. Dès lors si l'on entend appliquer ces catégories juridiques au transport funéraire afin de lui trouver un régime juridique applicable, de nombreuses difficultés apparaissent. En effet, le transport du corps, quand il est connexe à une ultime présentation publique du défunt ou à l'inhumation, participe avant tout des rites funéraires<sup>4</sup>.

Certes, la personnalité juridique de chacun disparaissant avec la mort, on peut à première vue affirmer que le transport de corps n'est pas un transport de voyageurs. Mais veut-on voir dans le transport funéraire un transport de marchandises que peu d'éléments semblent pouvoir s'y rattacher aisément parce que le corps du défunt renvoie le plus souvent à la personne qui l'habitait. Cette personne vit encore tout spécialement dans la mémoire de ceux qui l'ont côtoyée. Il n'y a d'ailleurs là que peu de différences entre la connaissance que nous avons d'une personne vivante et celle que nous avons d'une personne qui vient de décéder. En général, le deuil de cette mort récente ne commence qu'à s'opérer. Le transport du corps vers sa dernière demeure participe donc aux rituels qui permettent progressivement l'acceptation par tous de la mort. Aussi, c'est bien une personne que l'on conduit au tombeau, même si matériellement et juridiquement, elle n'est plus qu'une chose.

Cette fonction de médiation avec la mort semble empêcher la stricte application du droit des transports de marchandises au transport de corps et donne à cette activité une nature juridique difficilement cernable, ce qui donc justifie l'image de l'ectoplasme.

En premier lieu, chaque décès étant un événement considérable et troublant pour les proches de même qu'un fait juridique majeur, il y a une impérieuse et pénible nécessité à d'abord constater la mort. Or, les incertitudes touchant au passage de vie à trépas, l'existence probable d'une certaine incrédulité ou d'un rejet de la mort, font du cadavre « *chaud* » une chose seulement présumée et donc une

*d'anciennes coutumes, au transport ou à l'enterrement de leurs morts* ». Le recours au service extérieur des pompes funèbres est ici écarté, les proches menant eux-mêmes les obsèques. Cette unité est encore en partie rétablie puisque le service extérieur des pompes funèbres pourvoit en matériel pour les obsèques ayant ou non un caractère confessionnel (L.2223-26 CGCT).

« *Traité de droit civil* », éd. lib. Cotillon, 1901 {2ème éd.}, p. 158.

<sup>3</sup> M. Planiol semble ainsi affirmer que le cadavre, à défaut d'être une personne, n'est pourtant pas un bien (en ce sens : Th. Pech, « *La pierre et la cendre* », *Droit et Culture*, 1999, vol.27, p. 229). Il faut toutefois noter que M. Planiol ne reprendra pas cette expression laconique dans les éditions ultérieures de son traité.

<sup>4</sup> Le « *corbillard* », véhicule d'apparat, est l'expression la plus nette de la « *pompe* » nécessaire à l'hommage que l'on entend rendre au défunt. Mais les caractéristiques des simples véhicules de transport de corps après mise en bière révèlent l'exacte fonction à laquelle ils sont appelés. Ils sont couramment équipés d'un caisson vitré, mais qu'il est possible d'occulter pour les « *transports sur moyenne et longue distance* » (D.2223-117 CGCT), quand donc ils ne participent pas à une cérémonie funéraire. Les insignes commerciales appliquées sur le véhicule doivent se faire les plus discrètes quand celui-ci participe « *aux convois funéraires* » (D.2223-118 CGCT).

Concernant les rituels funéraires associés aux transports de corps, cf. notamment I. Smerdel, « *From bed to cemetery, the story of a hearse* », *Etnolog.*, Nova-Vrsta, univ. Ljubljana, 1999, p. 132.

personne encore possible<sup>5</sup>. Dès lors, le transport de corps apparaît souvent comme un transport sanitaire « *post mortem* » (I). En second lieu, cette activité se présente de façon très différente de celle d'un transport de marchandises quand elle s'insère dans cette démarche très particulière que sont les obsèques. Seule la réalisation des funérailles permet en effet de clore la vie aux yeux des proches et de protéger ainsi la dignité humaine par un dernier hommage rendu au corps du défunt (II)<sup>6</sup>.

### I - LES INCERTITUDES DU TRÉPAS OU LE TRANSPORT DES MORTS VIVANTS

Le transport de corps fait l'objet d'une réglementation spécifique, partie prenante de celle applicable au service public des pompes funèbres<sup>7</sup>. C'est donc aujourd'hui la loi n° 93-23 du 8-1-1993 relative à la législation dans le domaine funéraire qui fonde le régime applicable au transport de corps. Divers décrets et arrêtés réglementent de façon pointilleuse cette activité<sup>8</sup>.

Un élément crucial de cette réglementation est la nécessité d'obtenir une habilitation spécifique afin d'assurer un tel transport. En effet, le transport de corps est l'une des prestations dont les entreprises assurant le service public extérieur des pompes funèbres ont seules le droit d'assurer (L.2223-19 CGCT). Cette intégration du transport de corps au service public des pompes funèbres peut expliquer que cette activité reste étrangère aux règles de coordination propres au transport de marchandises<sup>9</sup> de même que ne s'applique pas le décret n° 85-891 du 16-8-1985 organisant les transports de voyageurs par route, en application de la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30-12-1982<sup>10</sup>. Parce qu'il s'agit d'une réglementation particulière, elle échappe aux règles générales applicables aux transports de marchandises ou de voyageurs.

De façon similaire, la réglementation du travail applicable aux transports routiers n'est pas applicable au transport de corps. Les décrets n° 83-40 du 26-1-1983 et n° 2003-1242 du 22-12-2003 relatifs à la durée du travail dans le transport public de marchandises et de voyageurs ne retiennent pas le transport funéraire dans les secteurs d'activité entrant dans leur champ d'application<sup>11</sup>. Les classes de la nomenclature INSEE (1992) retenues par ces décrets ne correspondent d'ailleurs pas à celles du transport de corps (93-OG et 93-OH).

Aussi, quand un ambulancier exécute un transport de corps, il reste un transporteur de voyageurs, notamment soumis à la réglementation sociale du décret du 22-12-2003, alors qu'il effectue le transport de cette chose qu'est le cadavre. Il y a évidemment ici une application de la théorie de l'accessoire dans la mesure où le

<sup>5</sup> Le cadavre « *chaud* » est souvent limité au cas de la personne en état de mort cérébral (B. Py, « *La mort et le droit* » PUF, coll. Que sais-je ?, Paris, 1997, p. 25). Nous l'élargissons à tout cadavre récemment décédé et n'ayant pas encore l'ensemble des stigmates de l'état cadavérique ou des lésions rendant impossible le maintien de la vie.

<sup>6</sup> Th. Pech, « *La dignité humaine* », Rec. Dalloz hors série, mai 2001, p. 111.

<sup>7</sup> Autrement appelé le « *service extérieur* » des pompes funèbres, par opposition au « *service intérieur* », tandis qu'existe également un secteur « *libre* », ne nécessitant aucune habilitation (marbrerie, fleurs...).

<sup>8</sup> D. n° 94-941 du 24-10-1994, puis D. n° 2002-1065 du 5-8-2002, ainsi que D. n° 2000-191 du 3-3-2000, D. n° 2000-192 du 3-3-2000 relatifs aux véhicules funéraires. Sur cette réglementation, cf. notamment D. Dutrieux, « *Le nouveau régime du transport de corps avant mise en bière* » AJDA, n° 14, 2002, p. 961 ; D. Dutrieux, « *Le corps mort face à la régulation par le droit public* », RGDMéd., n° 8, 2002, p. 271.

<sup>9</sup> D. n° 86-567 du 14-3-1986, puis D. n° 99-752 du 30-8-1999.

<sup>10</sup> Rép. minist. n° 4441, JOAN 11-8-1964, p. 999.

<sup>11</sup> Contrairement à la réglementation d'avant-guerre (Cf. notamment D. 15-8-1930, D. 28-6-1935).

transport funéraire est généralement une activité secondaire pour les ambulanciers. Pour leur part, les salariés des entreprises de pompes funèbres suivent aujourd'hui le droit commun du travail et bénéficient d'une convention collective nationale (conv. coll. nat. du 20-12-1994) distincte de celle applicable aux entreprises de transport public par route (conv. coll. nat. du 21-12-1950).

Si donc il y a un contrat de transport de marchandises dans le transport de corps, il est exécuté par un professionnel qui, ni du point de vue des règles de coordination, ni du point de vue du droit social, n'est pourtant considéré comme un transporteur de marchandises.

Or, force est de constater qu'en France, du moins en matière de transports routiers, l'organisation professionnelle des transports recoupe pour l'essentiel celle des contrats conclus : aux seuls transporteurs routiers de marchandises, le droit de conclure des contrats de transport en vue de déplacer des choses, aux transporteurs de voyageurs de conclure les contrats en vue de déplacer des personnes.

A priori, l'organisation du transport funéraire indépendamment de la réglementation du transport de voyageurs peut apparaître évidente. Pourtant, il n'en est rien. En droit, c'est même le contraire qui semble prévaloir : si le décret n° 85-891 du 16-8-1985 relatif au transport de voyageurs ne s'applique pas au transport de corps, il le rattache effectivement à ce type de transport<sup>12</sup>. Dans la pratique, ce sont bien les ambulanciers qui opèrent une partie non négligeable des transports de corps, notamment quand ils ont lieu avant une mise en bière, et donc dans les heures qui suivent le décès<sup>13</sup>.

D'ailleurs, le transport de corps à longue distance a longtemps échappé au service extérieur des pompes funèbres. En effet, le transport funéraire restait une prestation libre quand il était effectué entre plusieurs communes. Il était considéré que ces transports « effectués sans pompe ni cérémonie en vue d'une inhumation (...) ne rentrent pas dans ceux dont la loi de 1904 a attribué l'exploitation exclusive aux communes », dans le cadre du service extérieur des pompes funèbres<sup>14</sup>. Toutefois, avant 1976, le transport de corps avant mise en bière était en principe interdit. Mais en pratique, il était fréquent et assuré par les ambulanciers dans des véhicules de transport sanitaire<sup>15</sup>. En application du décret n° 76-435 du 18-5-1976, le transport avant mise en bière ne fut autorisé que de façon très limitée et n'intégra pas immédiatement le service public des pompes funèbres. Il faut attendre 1986 pour que le transport avant mise en bière ne soit inclus dans le service extérieur<sup>16</sup>. Les ambulanciers continuèrent ainsi d'exercer cette activité dans le cadre des prestations « libres »<sup>17</sup>.

Cependant, en ce qui concerne la prise en charge du cadavre, le partage des rôles fixé par la loi est aujourd'hui drastique. Dès lors que le décès est constaté,

<sup>12</sup> Cf. infra, II) L'accompagnement de la dépouille et le transport des vivants morts.

<sup>13</sup> Ces entreprises d'ambulances exercent également de façon courante une activité de taxi, y compris pour des malades légers ce qui accentue l'idée que le transport avant mise en bière n'est que l'annexe d'un transport sanitaire.

<sup>14</sup> Cass. 27-6-1911, DP 1912, 3, 104 ; Cass. 17-7-1922, S. 1923, 1, 110 ; CE 17-2-1937, rec. Lebon, 207. Cf. également circ. minist. int. du 25-2-1905 (BOMI 1905, p. 94).

<sup>15</sup> J.F. Auby, S. Rials, « Votre commune et la mort », éd. du Moniteur, Paris, 1982, p. 50.

<sup>16</sup> Loi n° 86-29 du 9-1-1986 ; D. n° 28 du 14-1-1987. Avant la réforme de 1986, des entreprises ayant cependant obtenu un agrément préfectoral et s'étant équipées de véhicules spécialement aménagés pouvaient effectuer des transports de corps avant mise en bière. Les établissements d'hospitalisation pouvaient également procéder à de tels déplacements (cf. art.8, D. du 18-5-1976 ; circ. minist. int. n° 77-2 du 3-1-1977). Il semble enfin qu'un vide juridique permettait sans agrément particulier tout transport de corps avant mise en bière à l'intérieur d'une commune (cf. R. Vidal, « Guide pratique de législation funéraire », éd. Litec, Paris, 1985, p. 59).

<sup>17</sup> Crim. 22-1-1997, pourvoi n° 95-85.936, arr. n° 489, Lamy cass.

seule une entreprise habilitée au transport de corps dans le cadre du service extérieur des pompes funèbres est en droit d'intervenir. Le cadavre doit être placé dans un véhicule spécialisé au dit transport. De façon symptomatique, un véhicule de transport funéraire avant mise en bière ne doit pas être de couleur blanche, telle une ambulance (D.2223-112 CGCT), alors que cette règle n'existe pas pour le transport de corps après mise en bière. Mais un grand nombre d'entreprises d'ambulances se sont équipées de tels véhicules et exercent, après l'obtention des autorisations administratives idoines (L.2223-23 et R.2223-56 CGCT), une activité annexe de pompes funèbres<sup>18</sup>.

Si, d'un point de vue juridique, le transport de corps est donc nettement scindé du transport sanitaire, il existe toujours une connexité évidente entre les deux activités. Par exemple, si un malade décède durant un transfert en ambulance, la règle est d'immédiatement s'arrêter en bord de route, de faire constater le décès par un médecin, puis de transférer le corps dans un véhicule funéraire. Mais une telle scène n'est pas fréquente. Dans la pratique, l'ambulance continue souvent son chemin<sup>19</sup>. Le constat de la mort interviendra à l'arrivée. On transporte donc bien des morts en ambulance mais ils sont, juridiquement, présumés vivants.

Diverses raisons sont en général invoquées à l'appui de cette pratique illicite. Ainsi, cela évite à la famille de payer des frais de transport supplémentaires car le transport du corps, effectué sous couvert d'un transport sanitaire, sera pris en charge par la sécurité sociale<sup>20</sup>. De même, en reculant l'heure du constat de la mort, la famille se trouve moins prise au dépourvu pour organiser les obsèques, compte tenu des délais fixés par la loi, notamment pour les transports avant mise en bière<sup>21</sup>. Par ailleurs, on conçoit aisément les pesanteurs qu'entraînent l'arrêt en bordure de route de l'ambulance, l'attente éventuelle d'un médecin venant constater le décès, puis le transfert du corps dans un véhicule funéraire. A l'inverse, la fiction du patient encore vivant est d'autant plus aisée à mettre en œuvre que c'est avant tout la production du certificat de décès qui décide de la présomption de mort et du recours nécessaire à un véhicule funéraire.

Il faut enfin prendre en compte le cas des personnes en état de mort cérébrale. Les services mobiles d'urgence des hôpitaux sont couramment confrontés à cette situation, notamment en cas d'accident de la circulation. Il s'agit alors de maintenir en état de fonctionnement un certain nombre d'organes en vue d'une transplantation ultérieure. Le corps de la personne reçoit donc des soins médicaux intensifs tout au long du trajet.

Cette personne est vivante, mais en droit seulement, et parce que le constat du décès ne se fait qu'ultérieurement, l'essentiel étant de maintenir dans l'immédiat le patient en réanimation. En effet, pour des personnes placées en réanimation, la mort cérébrale ne se constate qu'à la suite d'examens médicaux prolongés qui s'effectuent en milieu hospitalier. Le décès résulte alors conjointement du constat de l'abolition totale de la fonction cérébrale, de l'abolition de tout réflexe du tronc cérébral, de l'absence totale de ventilation spontanée, auquel s'ajoute un test d'hypercapnie. De plus, le décès doit être confirmé par deux électro-

<sup>18</sup> Par ailleurs, le transport sanitaire nécessite ses propres agréments (L.6312-1 et s. CSP).

<sup>19</sup> Divers entretiens avec des ambulanciers, des employés de pompes funèbres.

<sup>20</sup> Entretien avec une ambulancière. Cf. également les explications de J.F. Auby, S. Rials (« *Votre commune et la mort* », éd. du Moniteur, Paris, 1982, p. 54).

<sup>21</sup> B. Py, « *La mort et le droit* » PUF, coll. Que sais-je ?, Paris, 1997, p. 13.

Il faut par ailleurs signaler la pratique ponctuelle d'enlever les corps des personnes décédées sur la voie publique par un autre type de véhicule que ceux des pompes funèbres lorsque l'autorité publique n'arrive pas à avoir à disposition rapidement de véhicule funéraire idoine (cf. « *Funéraire Magazine* » n° 114/2001).

ancéphalogrammes à intervalle minimum de quatre heures ou par une angiographie (R.671-7-2 CSP).

La mort cérébrale, ce que l'on appelait le coma dépassé, brouille évidemment la nette distinction entre la vie et la mort. Le patient peut être virtuellement mort mais juridiquement vivant en l'absence d'un constat médical. Il est même possible que le constat médical de sa mort cérébrale soit effectué. Cependant, parce qu'il faut transférer le corps maintenu en état de réanimation, c'est bien en ambulance que s'effectue le déplacement. Encore, cette dernière situation va s'avérer également rare. En effet, les médecins répugnent à soigner des « *patients* » que l'on dit morts. Aussi, restent-ils souvent « *vivants* » au-delà même des limites souhaitables d'un point de vue juridique. Une pratique courante est ainsi de ne remplir le constat de décès qu'une fois le prélèvement d'organe effectué alors que la logique serait que le constat soit rempli avant l'opération, seul celui-ci autorisant en réalité le prélèvement sans l'accord exprès de la personne<sup>22</sup>.

Mais, si donc des « *morts-vivants* » sont transportés de fait en ambulances, du moins peut-on soutenir qu'ils ne le sont pas dans des véhicules funéraires. La situation n'est pourtant pas sans ambiguïté.

Le point essentiel est que le certificat de décès, de même que l'acte de décès (art.78 et s. C. Civ.) ne font que présumer la mort. Il s'agit d'une présomption simple, qui peut être renversée<sup>23</sup>. Il n'existe pas de véritable définition juridique de la mort mais seulement une constatation de celle-ci à partir de différents indices. Si le corps n'a pas encore pris un état cadavérique ou qu'aucun traumatisme apparent ne rend la mort visuellement évidente, cette présomption juridique prend une force toute particulière. Jusqu'à preuve du contraire, la mort est constatée, mais rien ne la rend certaine de façon irréfragable. Or, c'est durant cette période transitoire, où la page est tournée d'un point de vue juridique, mais, en quelque sorte, sous bénéfice d'inventaire, que s'effectuent bien souvent les transports de corps avant mise en bière.

Pour qu'un transport avant mise en bière ait lieu, il est notamment nécessaire qu'un médecin ait rempli le certificat de décès (R.2213-9 CGCT). C'est alors que le transport est autorisé par le maire de la commune du lieu de décès. Le transport doit alors avoir lieu dans les vingt-quatre heures de ce constat (R.2213-11, R.2213-13 CGCT)<sup>24</sup>. Mais, outre le fait que l'inhumation ou la crémation du corps ne peut intervenir qu'après mise en bière, cette phase dernière des funérailles ne peut intervenir immédiatement. De façon à éviter les cas de morts apparentes, il existe un délai de rigueur qui n'est autre qu'un délai de précaution face à un décès simplement présumé en droit. Le délai avant inhumation est de vingt-quatre heures au moins (R.2213-33, R.2213-35 CGCT) à compter du constat de la mort, celui-là même de l'article R.2213-11 CGCT en matière de transport avant mise en bière<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> M. Penneau, « *La protection pénale du cadavre : la mort et le cadavre en médecine et en droit* », *Journal de Méd. Légale et de Droit Méd.*, 1996, p. 177.

<sup>23</sup> Si l'acte de décès ne doit être dressé que si le décès est certain, les mentions relatives à l'heure et à la date du décès ne font foi que jusqu'à preuve du contraire (Civ. 9-12-1924 S. 1925, 1, 24). De même, le constat de décès effectué par des médecins, lorsqu'une personne était sous assistance respiratoire, laisse ouverte la question de la date et de l'heure exactes de la mort (cf. J.P. Gridel, « *L'individu juridiquement mort* », *Rec. Dalloz, suppl. au n° 16, 266, p. 9* ; cf. également L.M. Raymondis, « *Problème juridique d'une définition de la mort* », *RTDC* 1969, p. 29).

<sup>24</sup> Mais dans les quarante-huit heures du constat si des soins de conservation ont été entrepris.

<sup>25</sup> La fermeture du cercueil peut certes intervenir dès la production du certificat de décès par le médecin (R.2213-17 CGCT). Mais la mise en bière n'intervient en principe qu'avant l'inhumation ou la crémation (R.2213-15 CGCT) tandis qu'une mise en bière immédiate n'a lieu qu'en cas d'urgence et après avis du médecin (R.2213-18 CGCT). L'histoire des techniques et des précautions prises pour s'assurer de l'effectivité d'un décès montre d'ailleurs qu'une complète admission de la mort, sauf cas

Que la mort ne soit que présumée, que le défunt soit potentiellement un voyageur, est attestée par différents indices. Le transport avant mise en bière se dit encore « à visage découvert »<sup>26</sup>. De fait, c'est lorsque le défunt est à la vue de tous qu'il est intégralement recouvert d'un drap ou d'une housse<sup>27</sup>. L'ancienne réglementation prévoyait d'ailleurs explicitement qu'un tel transport s'effectua à visage découvert, de même qu'il avait lieu « *les mains libres* » (art.8, 2°, décret n° 76-435 du 18-5-1976)<sup>28</sup>. Plus encore que la mort que l'on cache aux passants, ce voyage que l'on effectue comme l'on dort exprime symboliquement l'incrédulité des vivants face au décès récent de la personne<sup>29</sup>.

Bien entendu, ces dispositions sont aussi l'une des ultimes précautions qu'il convient de prendre envers un corps qui pourrait revenir à la vie. Là se trouve d'ailleurs une troublante disposition réglementaire qui peut avoir son importance pratique. En effet, le deuxième alinéa de l'article D.2223-110 CGCT dispose que le compartiment funéraire du véhicule de transport de corps avant mise en bière « *est équipé d'un dispositif de sécurité permettant d'actionner son système d'ouverture de l'intérieur* ». Mais c'est avant tout pour protéger le personnel que ce dispositif existe<sup>30</sup>.

Il existe donc clairement comme une incertitude face à la mort d'un corps que l'on transporte immédiatement après un décès. Cette incertitude profite en quelque sorte à la vie. Si le décès est officiellement constaté, on veut encore laisser une dernière chance, infinitésimale, au maintien de la vie. On retarde également ce constat, par commodité ou par nécessité médicale, laissant un court et artificiel sursis à la vie, quand le corps de la personne dont on prenait soin dans l'urgence bascule en réalité dans la mort. Aussi, combien même on se refuse à assimiler le transport d'un cadavre « *chaud* » à un transport de voyageurs, il ne peut être perçu sans restriction comme le transport d'une chose : déniée en fait, seulement présumée en droit, elle s'avère une possible personne.

---

d'espèce, n'est jamais instantanée et s'écoule sur un certain laps de temps. Cf. C. Chabault : « *Notion de personne et mort, ou le statut juridique du cadavre* », PA n° 54, 3-5-1996, p. 4 ; M. Véron, « *Du constat de la mort et du constat de la vie* », Droit Pénal, n° 3, 1997, p. 4 ; P. Demay de Goustine, « *Le nouveau constat de la mort en cas d'utilisation du cadavre* », RDSS, 1997, p. 524.

<sup>26</sup> Cf. circ DGCL, minist. int. du 4-11-2002 relative au transport de corps avant mise en bière (« *Funéraire Magazine* » n° 131/2002, p. 14).

<sup>27</sup> Art. 4 de l'arrêté du 18-5-1976 relatif aux voitures destinées au transport de corps avant mise en bière, aujourd'hui abrogé.

<sup>28</sup> L'article 2 e) de l'arrêté de 1976 relatif aux véhicules de transport de corps avant mise en bière disposait que le compartiment funéraire pouvait être équipé de baies vitrées opaques, laissant passer la lumière. L'article 2 f) du même arrêté de 1976 prévoyait également un éclairage par un plafonnier du compartiment funéraire. Ces dispositions ne se retrouvent pas dans l'actuel décret du 3-3-2000 relatif aux véhicules de transport de corps avant mise en bière.

<sup>29</sup> A l'origine, il semble que la justification du transport à visage découvert et les mains libres, imposé par l'arrêté de 1976, était de permettre un contrôle de police sur l'identité du cadavre (éviter les substitutions de cadavre) et permettre aisément la pose du bracelet d'identification (J.F. Auby, S. Rials, « *Votre commune et la mort* », éd. du Moniteur, Paris, 1982, p. 53). Mais cette prescription correspondait à une pratique courante, qui se maintient aujourd'hui. On perçoit d'ailleurs l'insuffisance de cette justification quand on sait que toute manipulation du corps hors du véhicule doit au contraire se faire à visage couvert. C'est donc dans la solitude du compartiment funéraire et alors que le bracelet est déjà placé que le défunt voyage à visage découvert et les mains libres.

<sup>30</sup> Ce mécanisme récemment décidé (D. 3-3-2000) évite aux employés de rester enfermés par mégarde dans le compartiment funéraire lors de son nettoyage.



## II - L'ACCOMPAGNEMENT DE LA DÉPOUILLE ET LE TRANSPORT DES VIVANTS MORTS

R. Rodière, en 1977, place le transport de corps dans le transport de voyageurs, sans toutefois s'en justifier explicitement. Toutefois, d'un point de vue contractuel, le même auteur qualifie le transport de corps comme étant un transport de marchandises<sup>31</sup>. De même, en 1984, R. Rodière et B. Mercadal affirment que le transport de corps relève du transport de marchandises puisqu'un contrat de transport de voyageurs suppose une personne vivante<sup>32</sup>. Il s'agit là, par une interprétation a contrario, de classer le transport funéraire en vue de lui trouver un régime juridique applicable. Cependant, Y.F. Guyon exclut les transports mortuaires du domaine de la loi du 2 avril 1936, en matière de transport maritime, cette loi ne régissant que les transports de marchandises. Or, le cadavre ne pouvant pas être une marchandise, cet auteur place les transports funéraires par mer dans le transport de voyageurs<sup>33</sup>.

Le législateur prend-il parti dans cette discussion ? La réponse est oui, mais de façon presque incidente. Le décret du 16-8-1985 relatif à l'organisation des transports de voyageurs par route dispose, à son article 1er, que ses dispositions ne sont pas applicables au transport de corps, comme elles ne le sont pas non plus aux ambulances, aux taxis et aux voitures de petite et de grande remise. Ainsi, le décret de 1985 place le transport funéraire dans la liste des transports de voyageurs dérogatoires aux règles de coordination qu'il fixe<sup>34</sup>. Du point de vue de l'organisation générale des transports, mais non pas nécessairement d'un point de vue purement contractuel, le transport de corps apparaît donc comme un transport de voyageurs. On comprend mieux dès lors la discordance qui apparaît dans la présentation doctrinale du transport de corps. Juridiquement, rien cependant n'explique cette curieuse dichotomie.

A quiconque ne voit dans le droit qu'un ensemble de règles pratiques, cette solution apparaît en effet étonnante : le cadavre, jusqu'à preuve du contraire, n'est pourtant pas une personne. Le corps, séparé de la personne qui l'habitait, n'est pas en propre un sujet de droit, même si l'on peut affirmer qu'il fait l'objet d'une protection juridique<sup>35</sup>. Comment alors expliquer que le transport d'un cadavre soit l'activité d'un transporteur de voyageurs. A vrai dire c'est à défaut que l'on place le transport de corps dans une catégorie ou dans une autre. On le catalogue comme transport de marchandises parce qu'il ne peut pas s'agir d'un transport de voyageurs. A l'inverse, on lui donne la nature d'un transport de voyageurs parce que le cadavre ne peut être une marchandise.

Mais, nonobstant la question de l'incertitude du décès (cf. supra), le difficulté principale semble se focaliser ici sur la notion de « *marchandise* ». Car la marchandise est une chose, tout comme le corps, mais elle est une chose dans le commerce (une marchandise est un bien) et qui, a fortiori, fait l'objet d'un contrat

<sup>31</sup> R. Rodière, « *Droit des transports* », éd. Sirey, 1977, p. 91, p. 724.

<sup>32</sup> R. Rodière, B. Mercadal, « *Droit des transports* », éd. Dalloz, 1984, p. 394. Dans l'édition 1996 de son manuel, B. Mercadal présente pareillement le transport funéraire dans la partie consacrée au transport de voyageurs (B. Mercadal, « *Droit des transports terrestres et aériens* », éd. Dalloz, Paris, 1996, p. 357) tout en soutenant par ailleurs que d'un point de vue contractuel, il s'agit d'un transport de marchandises (p. 371).

<sup>33</sup> Y.F. Guyon, « *Les transports régis par la loi du 2 avril 1936* », éd. LGDJ, 1959, p. 59.

<sup>34</sup> Rappelons que les décrets n° 86-567 du 14-3-1986 et n° 99-752 du 30-8-1999, en matière de transport de marchandises, sont à l'inverse muets sur la question du transport funéraire.

<sup>35</sup> X. Labbé, « *La condition juridique du corps humain* », PUL, Lyon, 1990, p. 39 (X. Labbé compare la protection parfois apportée aux animaux, simples choses, à celle du corps après la mort, objet également d'une protection à caractère moral ou personnel).

commercial. Cette proximité du cadavre et de la marchandise au travers de la notion de chose est donc le point de cristallisation du débat car il y a un risque à ce que le défunt faisant l'objet d'un transport se trouve comme happé par cette notion issue du droit des affaires.

Or, le corps humain n'est pas dans le commerce. Mais que cela signifie-t-il ? Les choses qui ne sont pas dans le commerce sont celles qui ne peuvent être aliénées<sup>36</sup>. Concernant le corps humain, il faut toutefois noter que l'on peut faire don de celui-ci lors du décès et que des prélèvements d'organes sont aujourd'hui possibles. Aussi, doit-on préciser que le corps humain ne peut être simplement cédé à titre onéreux<sup>37</sup>. Rien n'empêche cependant qu'il ne puisse faire l'objet d'un déplacement organisé par un professionnel. En droit comme en fait, rien n'empêche qu'une chose hors commerce ne puisse être déplacée<sup>38</sup>. De plus, les entrepreneurs d'ambulances comme ceux de pompes funèbres sont généralement des commerçants qui, lorsqu'ils organisent et effectuent un transport de corps pour autrui, paraissent bien faire un acte de commerce<sup>39</sup>.

On constate donc que rien, de ce point de vue, ne semble s'opposer à ce que le transport funéraire soit assimilé à un transport de marchandises. Le transport de marchandises serait plus généralement un transport de choses. Mais il faudrait donc, en conséquence, mettre notamment en œuvre les articles L.133-1 et suivant du code de commerce. : nécessité de réserves immédiates et précises à l'arrivée en cas d'avaries visibles ou non, protestations dûment formulées dans les trois jours si nécessaire, application d'un contrat-type le cas échéant, ainsi que les limites de responsabilité qui s'y trouvent insérées, admission du « *laissé pour compte* », droit de rétention du transporteur... Toutes ces règles qui visent à clarifier et accélérer la vie du commerce au quotidien paraissent parfaitement aberrantes, appliquées aux proches du défunt<sup>40</sup> !

En réalité, ce qui s'oppose plus proprement à l'idée du transport de marchandises, c'est le contexte qui entoure ce transport. Il s'opère dans le cadre des funérailles et prend la nature du contrat de prestations qui a pour objet l'organisation des obsèques, les soins et le respect dus aux morts, caractéristiques qui justifient par ailleurs le service public des pompes funèbres<sup>41</sup>.

<sup>36</sup> Ce serait le sens de l'art.1128 C. Civ. : la chose hors commerce serait indisponible (F. Terré, Ph. Simler, Y. Lequette, « *Les obligations* », [7ème éd.], Dalloz, Paris, 1999, p. 257).

<sup>37</sup> Sur cette question, cf. X. Labbée, « *La condition juridique du corps humain* », PUL, Lyon, 1990, p. 334 et s. ; « *Prélèvement d'organes et indisponibilité du corps humain* » P.A. 11-7-1997, p. 34 ; P. Belhassen, « *La crémation : le cadavre et la loi* », LGDJ, Paris, 1997, p. 105.

<sup>38</sup> B. Py (« *La mort et le droit* » PUF, coll. Que sais-je ?, Paris, 1997, p. 78) considère cependant que le principe d'intangibilité du corps humain est susceptible d'empêcher le transport du cadavre, hors les règles que fixent précisément le code général des collectivités territoriales.

<sup>39</sup> Cf. art. L.110-1 C.Com. définissant les actes de commerce (entreprises de transport par terre ou par eau : 5°, entreprises de fournitures : 6°). L'activité de pompes funèbres est par ailleurs assurée aujourd'hui par des régies municipales, des associations ou des entreprises qui sont alors immatriculées au registre du commerce ou au répertoire des métiers (R.2223-57 CGCT).

<sup>40</sup> Comment ainsi concilier la triviale et brutale constatation d'un transport bien effectué avec cette affirmation du TGI de Lille que la dépouille fait l'objet d'une « *copropriété familiale indivise, inviolable et sacrée* » (5-12-1996, D. 1997, p. 376) ?

<sup>41</sup> Le document contractuel de prestation funéraire, la « *commande* », regroupe en un seul document toutes les prestations qu'est susceptible d'offrir l'entreprise de pompes funèbres. Le transport avant mise en bière est couramment placé à la rubrique « *Hommage et présentation du défunt* », le transport après mise en bière est généralement couvert par la rubrique « *cérémonie et convoi* ». Si la prestation ne consiste, par exemple, qu'en un simple transport avant mise en bière, l'entreprise de pompes funèbres utilisera le même document contractuel mais en ne remplissant que la partie propre à cette prestation.

Ici, il faut souligner que le respect dû au mort est tout à la fois un respect dû à ceux qui lui survivent. Il n'y a pas un respect dû au cadavre<sup>42</sup>, quoique certains auteurs fassent l'hypothèse d'une personnalité résiduelle du défunt<sup>43</sup>. Le cadavre est du moins protégé parce qu'il est le symbole, tout comme le sont les rites funéraires et la sépulture, de celui qui fut. Le respect des morts est donc indubitablement le respect de ceux qui se souviennent. On conçoit donc que, pour les proches, négocier et conclure avec une entreprise de pompes funèbres un transport de corps ne consiste pas précisément à déplacer un cadavre mais à préparer ou à rendre hommage à une personne<sup>44</sup>. Prestation à forte connotation symbolique, sinon prestation à objet symbolique, obligeant à certaines obligations de faire (et de paraître), les prestations funéraires entraînent la conclusion d'un contrat d'entreprise sui generis.

Une telle analyse correspond d'ailleurs au caractère global de la prestation offerte par les entreprises de pompes funèbres. Les contrats regroupent différentes prestations liées, ne faisant du transport de corps, avant et après mise en bière, qu'un élément parmi d'autres, appartenant ou non aux missions de service public des pompes funèbres (organisation d'obsèques, soins de conservation, fourniture de cercueil, fourniture de plaques, de fleurs...). Lors de la prestation, la dimension symbolique des différentes actions est essentielle. Le maire, responsable de la police des convois mortuaires, ne peut d'ailleurs empêcher ni la présence des membres du clergé dans le convoi, ni l'existence de « stations » en certains points du trajet, ni la présence de chants religieux, à moins qu'ils ne remettent en cause l'ordre public<sup>45</sup>. De plus en plus souvent, les entreprises de pompes funèbres, en l'absence d'un prêtre, exécutent des rites à connotation religieuse (par exemple, lecture d'un texte au pied de la tombe). Le personnel qui est en contact avec la famille reçoit une formation particulière, prévue par la loi (R.2223-45 CGCT). Afin de mieux assurer la dignité des funérailles. Il existe des règles déontologiques<sup>46</sup>.

En marge du transport du corps, il est également notable que les entreprises de pompes funèbres effectuent des transports de voyageurs quand elles organisent l'accompagnement du défunt par la famille au moyen d'un minibus (« voiture de deuil »). Cette prestation complémentaire offerte par les entreprises de pompes funèbres s'effectue de facto en dehors de la réglementation prévue au décret n° 85-891 du 16-8-1985 relatif à l'organisation des transports publics de voyageurs par route alors que nous sommes apparemment en face d'une telle situation<sup>47</sup>. Aussi, nonobstant l'existence de multiples prestations liées mises en œuvre par l'entreprise de pompes funèbres (cf. infra), il y a là un authentique contrat de transport de voyageurs. Mais c'est justement parce que le transport de la famille entre dans le cadre d'une prestation beaucoup plus vaste et finalement de nature différente qu'il échappe à la qualification du transport public de voyageurs. L'objet de la prestation

<sup>42</sup> Nonobstant l'insertion dans la partie du code pénal présentant les crimes et les délits contre les « personnes » d'une protection spécifique du cadavre (art.225-17 CP).

<sup>43</sup> J.P. Gridel, « L'individu juridiquement mort », Rec. Dalloz, suppl. au n° 16, 266, p. 11 ; Ph. Pedrot, « Aux deux seuils de la vie », Rec. Dalloz hors série, mai 2001, p. 69.

<sup>44</sup> « Obsèques » provient du latin « obsequium », c'est-à-dire « déférence ».

<sup>45</sup> Cf., par exemple, CE 14-2-1908, Rec. Lebon., p. 143 (présence du clergé), CE 4-3-1910, Rec. Lebon., p. 192 (chants).

<sup>46</sup> Cf. le règlement national des pompes funèbres (L.2223-20 CGCT ; D. n° 95-653 du 9-5-1995 ; arr. du 11-1-1999 relatif à l'information sur les prix des prestations funéraires ; circ. 95-265 du 27-10-1995, BOMI, p. 421).

<sup>47</sup> L'article L.2223-19, 7° CGCT indique certes que la « fourniture des corbillards et des voitures de deuil » entre seule dans le service extérieur des pompes funèbres. Mais la « fourniture » du véhicule de deuil ne règle pas celle de la nature précise de cette activité dès lors que l'entreprise organise et effectue le déplacement : il y a alors un transport et non pas une simple mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur.

n'est d'ailleurs pas tant d'être déplacé d'un point à un autre que d'accompagner le défunt à sa dernière demeure<sup>48</sup>.

Il faut cependant admettre que l'éventualité d'un contrat de transport se pose avec plus d'acuité lorsque le déplacement du corps est la seule prestation exécutée par une entreprise de pompes funèbres ou un ambulancier. Il est d'ailleurs nécessaire de laisser au professionnel la liberté d'organiser comme il l'entend le transport afin de respecter les délais légaux<sup>49</sup>. Il reste cependant la dimension personnelle de l'opération quand l'entreprise traite avec la personne qualifiée pour organiser les funérailles. Celle-ci est, à défaut d'une volonté exprimée de son vivant par le défunt, un membre de la famille (le conjoint survivant, les père et mère, les enfants...) tandis que le contrat, même isolé du restant des autres prestations funéraires, s'insère néanmoins dans la préparation des funérailles que les proches de la personne décédée entendent lui offrir.

Derechef, surgit donc toujours la même interrogation : l'objet de l'obligation est-il vraiment de transporter une chose ? Tout spécialement pour les proches, s'agit-il d'expédier et de prendre livraison ? Combien même on tente de séparer le transport des rites funéraires, ne s'agit-il pas, plus exactement, de confier à quelqu'un d'autre le symbole d'une mémoire conservée, à charge pour lui de le restituer en temps voulu ? Il y a donc quelque chose du dépôt dans le transport de corps, parce qu'une mémoire ne se transporte pas, elle se préserve.

Enfin, si, coûte que coûte, on veut voir un contrat de transport dans cet ultime voyage, c'est à un substitut du contrat de transport de personne auquel il faudrait s'attacher. Comme dans un transport de personne, c'est implicitement et avant tout pour lui-même qu'un défunt voyage : il va à sa dernière demeure. Inaliénable, indisponible, son corps chemine. Le défunt peut d'ailleurs avoir fixé les modalités de ses obsèques (loi du 15-11-1887 sur la liberté des funérailles). De plus, certains aspects du contrat de transport de marchandises et de personne ne sont guère éloignés. Ainsi, les parents confient bien leurs enfants à des transporteurs pour qu'ils soient acheminés sur le lieu de leurs vacances. Comme dans le transport de corps, l'enfant est alors l'objet d'un contrat mais n'est aucunement partie à la convention. Enfin, par un curieux retournement, c'est par une interprétation extensive de l'obligation de garantie du transporteur de marchandises, en cas de perte ou d'avarie (actuel L.133-1 C. Com.), que fut reconnue l'obligation de sécurité envers la personne transportée, le corps du voyageur étant saisi telle une marchandise<sup>50</sup>. On peut donc imaginer une fiction inverse, rendant applicable certaines règles contractuelles propres au transport de personnes au transport funéraire.

---

<sup>48</sup> Une solution serait de considérer le transport de la famille comme un transport privé de voyageurs, puisque le transport des proches est accessoire à une prestation plus globale. Le décret n° 87-242 du 7-4-1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes fixe une liste limitative des transports privés autorisés. Parmi les services admis figurent notamment les « transports organisés par des entreprises pour leur clientèle », sous réserve qu'ils n'apparaissent pas comme une vente ou une prestation avec prime, en l'application de l'art.40 de la loi n° 73-1193 du 27-12-1973, soit l'actuel L.121-35 C. Cons. (art.2-d-). Cela semble à première vue permettre une assimilation avec le transport de la famille dans le cadre d'une prestation funéraire. Cependant, l'art.3 du décret du 7-4-1987 impose un service de transport gratuit nécessairement effectué grâce à la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur par une entreprise inscrite au registre des transporteurs publics de voyageurs.

<sup>49</sup> Vingt-quatre ou quarante-huit heures, dans le transport avant mise en bière.

<sup>50</sup> Civ. 21-11-1911, S. 1912, 1, 73.

\* \* \*

Le transport de corps peut-il être, sans réserve, un authentique transport de marchandises ? Il semble que oui, mais seulement dans des circonstances précises. Il existe une protection du cadavre, mais celle-ci n'est pas éternelle et ne semble avoir de sens en droit français que si cadavre il y a.

De la sorte, la protection apportée aux sépultures disparaît au bout d'un certain temps, dès lors que la tombe n'est plus entretenue (L.22233-17 CGCT). On peut donc affirmer que l'oubli par les vivants de l'existence des morts ou la mort de tous ceux qui se souvenaient, désacralise les restes humains et en fait de simples choses dans le commerce, donc assurément une marchandise. Sera également un bien le cadavre de celui qui a fait don de son corps à la science. A titre gratuit, le corps tout entier est alors aliéné<sup>51</sup>.

Il faut également noter que le transport de cendres échappe au transport de corps assuré dans le cadre du service extérieur des pompes funèbres. La raison en est qu'il n'y a plus, à proprement parler, de cadavre<sup>52</sup>. Aussi, l'ensemble de la réglementation afférente au transport de corps, notamment les autorisations nécessaires à chaque déplacement, d'abord pour s'assurer de la réalité de la mort et de sa cause, puis pour d'évidentes raisons sanitaires, ne s'applique plus. D'un point de vue logistique, les cendres sont généralement transportées par colis par des services de messagerie (tel Chronopost). Ce transport a donc toutes les apparences d'un véritable transport de marchandises, d'autant plus que les cendres ne semblent pas une chose hors du commerce (par exemple, elles peuvent être partagées entre les membres de la famille).

Il n'empêche. Là encore, le transport des cendres s'effectue le plus souvent dans le cadre d'une prestation funéraire globale. Là aussi, le caractère hautement symbolique de cette « *poussière* » laisse également planer un doute sur l'objet exact de l'obligation<sup>53</sup>. Il n'est d'ailleurs pas inutile de constater que le transport international de cendres suppose une autorisation administrative, alors même que toute question sanitaire a disparu. Certaines législations étrangères maintiennent également un contrôle administratif sur les cendres, afin d'éviter tout abus et permettre au travail de deuil de s'effectuer dans de bonnes conditions<sup>54</sup>.

Mais si, en dernière analyse, ce qui paraît s'opposer à l'idée d'un contrat de transport de marchandises, c'est donc le caractère sacré des restes du défunt, il se pourrait que cette caractéristique soit également ce qui permet le plus couramment l'existence d'un authentique contrat de transport. En effet, le cadavre, le squelette, les cendres du défunt sont des reliques pour ceux seuls qui gardent vivante la mémoire de la personne disparue. Dès lors, ces choses ne sont-elles pas des marchandises dans les rapports entre professionnels ?

De la sorte, la sous-traitance est très courante dans le transport de corps, notamment dans le transport avant mise en bière. Elle est également courante en

<sup>51</sup> M. Penneau, « *La protection pénale du cadavre : la mort et le cadavre en médecine et en droit* », Journal de Méd. Légale et de Droit Méd., 1996, p. 180. Dans ce cas, les frais de prise en charge du corps sont supportés par l'établissement qui bénéficie du don (D. Dutrieux, « *les frais d'obsèques* », JCP, éd. N, 1999, 1771).

<sup>52</sup> Chr. Bourrier, Chr. Coutant : « *Le non respect de la volonté du défunt quant à la destination de ses cendres* » (note ss. Paris 27-3-1998), PA., 4-10-1999, p. 10.

<sup>53</sup> D'où la « *crémation* » du corps, par opposition à « *l'incinération* » de simples déchets, quoique le langage commun utilise cette dernière expression lorsque le défunt a choisi cette solution.

<sup>54</sup> Certains auteurs voient dans l'absence de réglementation protectrice par rapport aux cendres un vide juridique (cf. Th. Pech, « *La pierre et la cendre* » Droit et culture, 1999, vol. 27, p. 251 ; P. Belhassen, « *La crémation : le cadavre et la loi* », LGDJ, Paris, 1997, p. 38).

transport international, surtout si des ruptures de charge sont nécessaires (transport par voie aérienne ou maritime). Dans ce cas, le transporteur ou l'entreprise de pompes funèbres ne traite pas avec les proches. Il en est de même quand une entreprise de pompes funèbres est appelée à effectuer un transport à la seule demande d'un établissement hospitalier ou sur réquisition du préfet (R.2223-77 CGCT)<sup>55</sup>. Dans ces rapports entre professionnels, la prestation demandée se réduit évidemment à la prise en charge du corps en vue d'une livraison. La dimension rituelle et symbolique de la prestation disparaît puisque celle-ci n'existe et ne doit être prise en compte que dans les rapports avec les proches qualifiés pour organiser les funérailles<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> Mais à la condition toutefois que les proches ne soient pas considérées comme étant contractuellement les destinataires, sur la base de l'article L.132-8 C. Com.

<sup>56</sup> Une disposition de l'accord de Strasbourg du 20-10-1973 relatif au transport international des corps des personnes décédées (ratifié par la France en 2000) montre tout à la fois en quoi le transport de corps garde un caractère sacré qui l'éloigne de la notion de « *marchandise* », tout en pouvant devenir un tel transport à condition que les marques tangibles qui en signalent le caractère particulier se trouvent effacées : « *Lorsque le cercueil est transporté comme fret ordinaire, il doit être placé dans un emballage n'ayant pas l'apparence d'un cercueil et sur lequel on indiquera qu'il doit être manipulé avec précaution* » (art.7). De même, on peut s'interroger sur le sens des dispositions de l'accord de Berlin (1937) relatif également au transport funéraire international quand elles imposent pour le transport de corps par avion un compartiment séparé du reste du fret, mais dans lequel fleurs et couronnes peuvent trouver place, et alors même que le cercueil doit être en l'occurrence totalement hermétique (art.7).