Document generated on 07/11/2025 10:40 p.m.

Les Cahiers de droit

Le défaut d'aviser du transport d'un véhicule automobile et ses conséquences à l'égard du cédant (Article 11, *Loi des véhicules automobiles*, chapitre 142, S.R.Q.)

Robert Lesage

Volume 2, Number 2, April 1956

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1004105ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1004105ar

See table of contents

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)
1918-8218 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Lesage, R. (1956). Le défaut d'aviser du transport d'un véhicule automobile et ses conséquences à l'égard du cédant (Article 11, *Loi des véhicules automobiles*, chapitre 142, S.R.Q.). *Les Cahiers de droit*, *2*(2), 147–157. https://doi.org/10.7202/1004105ar

Tous droits réservés © Université Laval, 1956

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Le défaut d'aviser du transport d'un véhicule automobile et ses conséquences à l'égard du cédant

(Article 11, *Loi des véhicules automobiles*, chapitre 142, *S.R.Q.*)

En octobre 1955, paraissait dans la *Revue du Barreau*, une critique de Me Paul Langlois sur le *Traité pratique de la responsabilité en cas d'accident d'automobile* (Québec), ouvrage de Me Louis Baudoin édité en 1955. Après avoir louangé le talent et la compétence de Me Baudoin, le critique de la *Revue du Barreau* lui adressait quelques reproches, dont le suivant, à la page 396 :

> « On s'étonnera sans doute de la solution peu nuancée que donne l'auteur au problème de la responsabilité du vendeur lorsque avis du transport de propriété n'a pas été signé et déposé suivant la loi (pages 9, 333 et suivantes). En effet, et il le souligne à propos, l'article 11 de la loi édicte la responsabilité conjointe et solidaire du vendeur et de l'acheteur, de toute perte et de tout dommage causés par celui-ci . . . « dans les limites indiquées à l'article 53 de la présente loi ». Cette responsabilité ne joue-t-elle pas seulement lorsque la victime peut se prévaloir de la présomption de l'article 53 mais jamais dans les autres cas ? Distinction subtile ? Peut-être, mais je sais qu'elle n'aurait pas effrayé M. Baudoin qui semble l'avoir oubliée. »

Nous avons eu l'occasion d'étudier la question, et sans prétendre trancher le problème, il nous paraît bon de faire connaître notre opinion puisque rares sont ceux qui ont attaqué le sujet de front. Quand il s'est agi d'établir les cadres où devait jouer la responsabilité du vendeur en vertu de l'article 11, on a analysé certaines conditions d'application de cet article, en omettant presque toujours de considérer les mots « dans les limites indiquées à l'article 53 ». Seul le juge Greenshields s'est prononcé sur ce point, et encore d'une façon plus ou moins convainquante, dans Allarie *vs* Chambers, 38 R.J. 277. Nous aurons l'occasion plus loin d'étudier ce jugement.

Il nous semble profitable de définir au préalable avec autant de précision que possible toutes les autres conditions d'application de l'article 11 en regard de la jurisprudence. Quelles conventions doivent être notifiées au Bureau du Revenu ? De quelle façon avertir le Bureau ? Contre qui la responsabilité extraordinaire imposée par l'article 11 doit-elle jouer ? Voilà autant de questions à se poser, autant de problè-

mes qu'il importe de résoudre avant de rechercher les limites de cette responsabilité.

CONVENTIONS DONT IL FAUT DONNER AVIS

En son premier paragraphe, l'article 11 porte que :

> « Au cas de transport du droit de propriété d'un véhicule automobile enregistré, les deux parties à ce transport doivent en donner immédiatement un avis au bureau . . . »

À ne considérer que cette disposition, on pourrait croire que l'avis n'est requis qu'au cas du transport pur et simple de la propriété d'une automobile par vente, succession, donation ou autrement. Les promesses de vente, le louage avec engagement de transférer la propriété après un certain temps, les contrats-liens en vertu desquels la propriété de la voiture reste au vendeur jusqu'à parfait paiement du prix n'entraîneraient pas l'obligation d'aviser le Bureau du Revenu. Cependant, le Législateur, à l'article 2, paragraphe 23 de la loi, déclare entendre par l'expression « transport de propriété » :

> « Toute aliénation d'un véhicule automobile faite par . . . un titre soit absolu, soit conditionnel, qui donne le droit d'en devenir propriétaire ou d'en jouir comme propriétaire à charge de rendre. »

C'est pourquoi l'acheteur d'une automobile en vertu d'une vente conditionnelle, doit être enregistré comme propriétaire de cette automobile.

Il est ici facile de constater qu'à lui seul, le certificat d'enregistrement d'un véhicule ne peut être une preuve suffisante de la propriété de ce véhicule. On ne doit pas oublier le principe énoncé dans Boutin *vs* Lachance, 1948, C.S. 453, à l'effet que :

> « . . . il n'y a rien dans cette Loi des véhicules automobiles de nature à changer les dispositions de notre *Code civil* au titre de la propriété, de l'acquisition et de l'exercice des droits de propriété, des contrats et spécialement à celui de vente ».

Ce principe suivi par la Cour d'appel [1] est d'importance capitale dans une procédure où il faut alléguer la propriété d'une automobile. De plus, si l'enregistrement d'un véhicule ne constitue pas un titre de propriété, celui qui invoque sa qualité de propriétaire d'un véhicule peut

1. Lambert *vs* Boisseau, 1954 B.R. 586.

omettre d'alléguer qu'il est enregistré comme tel [2 et 3] ; on rencontre cependant l'opinion contraire [4].

L'allégation par un demandeur de l'enregistrement du véhicule qui lui a causé un dommage est, par contre, une condition essentielle à l'exercice du recours extraordinaire prévu à l'article 11 de la Loi des véhicules automobiles. Dans Taxis Jaunes Ltée *vs* Martineau, 1946 C.S. 109, M. le magistrat de district en chef Ferdinand Roy s'exprimait ainsi à la page 110 :

> « Le défendeur serait sans doute responsable même sans être le propriétaire enregistré de l'auto, s'il s'était agi d'une auto préalablement enregistrée (car il ne pourrait pas invoquer son propre manquement à l'obligation de donner l'avis que lui impose la loi) et si le fait créant ainsi sa responsabilité avait été allégué, . . . »

Il faut remarquer que le transport d'une voiture non enregistrée ou dont l'enregistrement est expiré (article 12, chapitre 142) n'est pas visé par l'article 11. Le commerçant qui s'occupe de vente de véhicules automobiles, ou le vendeur dont l'enregistrement du véhicule est expiré au temps de la vente ne sont pas astreints à donner avis du transport de leurs véhicules. Nous devons interpréter strictement une disposition qui oblige à poser un acte.

FAÇON D'AVISER LE BUREAU DU REVENU

L'article 3 de la Loi des vébicules automobiles nous dit :

> « L'enregistrement d'un véhicule automobile est demandé par le propriétaire ou son représentant, en suivant les formalités prescrites par le bureau et en lui payant l'honoraire requis ; il est effectué par l'approbation que le bureau donne à cette demande, et est constaté par le certificat qu'il émet. »

L'acquéreur d'une auto n'a, faut-il croire, pour respecter la loi, qu'à s'en remettre aux directives de l'officier du Revenu compétent. Le législateur exige plus du cédant, si, lors de la cession, sa voiture est enregistrée pour l'année. Il doit, avec le cessionnaire, donner avis du transport au bureau, signer cet avis devant l'officier du Revenu compétent et la déposer chez ce dernier. Jusqu'à ce que ces formalités aient été accomplies, le cédant est sujet à la responsabilité édictée par l'article 11.

---

2. Boutin-Lachance, 1948 C.S. 453.
3. Frattani *vs* Larouche *et al.* et Rouleau *vs* Frattani, 69 C.S. 467.
4. Collerette *vs* Verreault, 77 C.S. 216.

Il faut se méfier des énoncés de principe tel celui que l'on rencontre dans Trottier *vs* Meunier, 46 R.J. 8, où il est dit aux pages 16 et 17 :

> « Tous deux se rendirent en effet au bureau du Revenu, mais là ils furent informés que le permis de feu Joseph Martineau était expiré depuis le dernier jour de février précédant et que, partant, il était impossible de le transporter à un nouvel acquéreur.
>
> « Considérant qu'il est certain que le Revenu fut dès lors avisé du changement de propriétaire et ce n'est pas la faute de la dame Rose-Anna Godbout si l'officier en charge du Bureau n'a pas noté le fait dans son registre ;
>
> « . . . Quoiqu'il en soit, on n'a pas exigé davantage du bureau du Revenu. La venderesse s'est donc conformé à l'esprit des dispositions exceptionnelles de l'article 11 de la Loi des véhicules automobiles, et il faut tenir qu'elle s'est ainsi dégagée de sa responsabilité. »

Évidemment, le respect de l'esprit de la loi et la bonne foi doivent nous diriger dans les situations que la loi ne prévoit pas, comme c'était ici le cas puisque lors du transport, l'automobile en question n'était pas enregistrée. Mais règle générale, les formalités du dépôt de l'avis de transport et la signature de cet avis devant l'officier compétent sont de rigueur. [5] L'ignorance de la loi n'excuse pas.

De plus, il ne faut pas confondre transport du véhicule et transport du permis. L'avis de transport du véhicule entraîne le transport du permis, mais c'est le premier qui est requis, et cette obligation demeure, alors même que le transport du permis devient impossible pour cause d'expiration.

SEUL LE CÉDANT IMMÉDIAT EST RESPONSABLE

Dans Frattani *vs* Larouche, le juge, en statuant sur l'application de l'article 11, déclarait mal fondée la défense du vendeur qui avait plaidé n'avoir aucun contrôle sur l'automobile impliquée dans un accident, puisqu'elle était alors conduite par un sous-acquéreur. Évidemment, aucun contrôle sur le véhicule vendu n'est requis pour entraîner la responsabilité du cédant d'après l'article 11, mais par contre, imposer à l'arrière-cédant la responsabilité des dommages causés avec le véhicule, c'est dépasser le texte de la loi.

> « Il semble . . . que la rigueur de cette interprétation de la Loi des véhicules automobiles n'ait pas été suivie depuis »,

nous dit M. le juge Charles-Auguste Bertrand dans Lacaire *vs* Poissant, 1944 C.S. 228, où il étudie la question à fond, en reprenant la jurispru-

5. Bournistroff *vs* Rejou, 46 R.J. 203 à la page 210.

dence depuis l'affaire Frattani-Larouche ; et le juge Bertrand conclut en ces termes :

> « Le poids de cette jurisprudence appuie manifestement l'opinion selon laquelle, si le propriétaire enregistré d'une automobile la cède à un acheteur qui, à son tour, la transporte à un second acquéreur, le premier propriétaire et cédant ne sera pas tenu responsable solidairement avec le dernier, ou son préposé, des dommages causés par la voiture. »

Le texte de l'article 11 doit s'interpréter strictement, comme le faisait remarquer le juge Duranleau dans Tessier *vs* Beaulieu. [6]

Toutefois, l'arrière-cédant poursuivi pour être enregistré comme propriétaire d'une automobile instrument d'un dommage, ne reçoit pas ses frais ; au contraire, il est souvent contraint de payer les dépens de l'action. [7]

Dans l'espèce Allarie *vs* Chambers *et al.*, 38 R.J. 281, le juge Greenshields motive en les termes suivants son jugement condamnant un défendeur aux dépens de l'action :

> « There was complete failure on his part to comply with the statute, and on the day of the accident the defendant Chambers appeared as the registered owner and proprietor of the car in question. The plaintiff was entitled to raise an action against him as the registered owner of that car. Through his fault he allowed himself to be held out as the sole owner and proprietor of that motor vehicle which caused the damage. He, by his failure to do what the statute imperatively told him to do, induced and led the plaintiff to make him a defendant. »

Le défaut de donner avis tel que requis par l'article 11 constitue donc une fin de non-recevoir quant aux dépens de l'action.

LE PRÊTE-NOM

Quand une voiture a été l'objet de deux mutations de propriété, la responsabilité édictée par l'article 11, chapitre 42 *S.R.Q.*, ne frappe donc plus le premier cédant. C'est ce que nous venons de constater en même temps que la répugnance des juges à rejeter avec dépens l'action intentée par la victime à l'arrière-cédant qui demeure enregistré comme propriétaire.

Il est intéressant d'analyser maintenant les effets du mandat donné par le cessionnaire à un prête-nom. La situation se présente, entre

6. Tessier *vs* Beaulieu, 74 C.S. 330.
7. Lacaire *vs* Poissant, 1944 C.S. 228.

autres, au cas où un prête-nom peut obtenir du cédant un crédit qui serait refusé au cessionnaire. Les relations entre le cédant, le cessionnaire et son mandataire ne contribuent alors qu'à une seule mutation de propriété. Le prête-nom n'acquiert et ne possède le véhicule transporté, ni en vertu d'un titre absolu, ni en vertu d'un titre conditionnel, et n'en devient pas propriétaire au sens de la Loi des véhicules automobiles. Il ne peut donc être partie au transport de la propriété de ce véhicule.

Le défaut de donner avis d'une telle opération juridique au bureau du Revenu rend-t-il alors le cédant responsable des dommages causés par le mandant, dans les limites de l'article 53, chapitre 142, *S.R.Q.*? Il semble indiscutable que la responsabilité du cédant en vertu de l'article 11 ne peut être engagée par les actes d'une personne dont il ne soupçonne même pas l'existence. Mais si, lors du transport de la propriété d'une voiture, le cédant savait que son co-contractant agissait pour un autre, et n'agissait en fait que comme caution de son mandant, sa responsabilité serait engagée par les actes dommageables du mandant dans les limites de l'article 53, chapitre 142, *S.R.Q.*

D'un autre côté, si avis est donné au Bureau du Revenu, et que le prête-nom est enregistré comme propriétaire de la voiture, la responsabilité du cédant est dégagée, mais y a-t-il lieu de croire que l'article 11-2 pourrait jouer contre le prête-nom pour les actes de son mandant? L'article 11 doit s'interpréter strictement et nous devons répondre négativement à cette question, puisque le prête-nom n'est pas propriétaire de la voiture pour laquelle il est enregistré comme tel, et que, partant, aucun transport de propriété n'est possible entre lui et son mandant.

La situation serait-elle la même dans le cas où un prête-nom aurait agi pour un mineur afin d'éviter la nécessité d'obtenir que le père, la mère ou le tuteur de ce mineur consente à l'enregistrement du véhicule acquis par le mineur et se rende ainsi responsable des dommages causés par suite de l'usage du véhicule, selon l'article 3, chapitre 142, *S.R.Q.*? Ce prête-nom se rendrait-il, par l'enregistrement à son nom du véhicule du mineur, responsable à la place du père, de la mère ou du tuteur de ce mineur? Encore ici, notre réponse est négative ; nous sommes d'avis que le seul recours contre ce prête-nom est un recours en vertu de l'article 49 de la Loi des véhicules automobiles. Tout prête-nom qui cache à l'enregistrement le nom ou l'âge de son principal commet, à notre sens, une infraction punissable d'amende et d'emprisonnement, comme le propriétaire qui cache son véritable nom ou son véritable âge. Le prête-nom d'un mineur ne peut cependant être tenu responsable des actes de ce dernier, s'il n'est ni le père, ni la mère, ni le tuteur de l'enfant, puisque l'article 3 comme l'article 11 est un article de droit strict.

Evidemment, les prête-noms poursuivis en responsabilité ne pourraient faire rejeter avec dépens les actions intentées contre eux parce qu'on les croit propriétaires du véhicule impliqué dans un quasi-délit. Ils devraient au moins supporter leurs frais pour avoir induit les victimes en erreur. À ce point de vue, ils seraient dans la même situation que l'arrière-cédant.

ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DU CEDANT

Il est temps maintenant de nous demander dans quelle mesure le cédant d'une voiture est responsable des actes dommageables commis par son cessionnaire en faisant usage de cette voiture.

Disons d'abord que ces actes doivent avoir été commis ou par le cessionnaire, comme le laisse entendre l'article 11, ou par le préposé du cessionnaire. Cette extension de la responsabilité du cédant aux actes du préposé de son cessionnaire est établie par la jurisprudence [3 et 8]. *Qui agit per alium, agit per se.*

Ce n'est pas là la question la plus discutable. Il est beaucoup plus épineux de vouloir interpréter les derniers mots de l'alinéa 2 de l'article 11, qui édicte la responsabilité solidaire du cédant et du cessionnaire pour toute perte ou dommage causés par celui-ci avec le véhicule-automobile « dans les limites indiquées à l'article 53 » de la Loi des véhicules automobiles.

Nous constatons tout de suite que l'article 53 ne peut se transposer textuellement dans l'article 11. En effet, cette référence cloche nécessairement, puisque le seul alinéa de l'article 53 qui traite de la responsabilité en dommages, soit l'alinéa 2, auquel on réfère, ne concerne qu'une matière de preuve. La disposition s'énonce ainsi :

> « Quand un véhicule automobile cause une perte ou un dommage à quelque personne dans un chemin public, le fardeau de la preuve que cette perte ou ce dommage n'est pas dû à la négligence ou à la conduite répréhensible du propriétaire ou de la personne qui conduit ce véhicule automobile, incombe au propriétaire ou à la personne qui conduit le véhicule automobile. »

L'article 53-2 établit une présomption de faute contre le propriétaire et le conducteur d'une automobile, présomption *juris tantum* puisque le propriétaire et le conducteur peuvent se disculper. L'article 11, au contraire, impose une responsabilité qui ne dépend pas de la faute du cédant, mais de la faute du cessionnaire. On peut dire que l'article 11 crée contre le cédant une présomption *juris et de jure* de responsabilité, dans les limites de l'article 53, ce qui semble paradoxal.

8. Brault *vs* Laganière, 66 C.S. 521.

Vouloir prétendre que le cédant puisse se décharger de la responsabilité imposée par l'article 11, en prouvant qu'il n'est pas lui-même en faute, c'est supprimer tout l'effet du paragraphe 2 de l'article 11. Sur ce point, nous concourons à l'opinion donnée par le juge Greenshields, de la Cour supérieure, en 1932, dans Allarie *vs* Chambers, rapportée à 38 R.J. 277. À la page 286, le savant juge déclarait :

> « It amounts to nothing more than this : — a registered owner sells his car to another ; he does not comply with the law respecting registration of the transfer. His transferee takes possession of the car, and while using it causes another damage. When the transferror is joined in the action of damages with the transferee, he simply says : I was miles away from the place of the accident. I had no possession of the car ; I had no control over the car ; I had no knowledge of where the car was, by whom it was being driven ; or how it was being driven, therefore, I have positively and affirmatively shown, that the loss or damage claimed did not arise through any negligence or improper conduct on my part. It can be at once seen, that in such a case paragraph 2 of section 11 might as well never have been spread out on the statute book. »

Mais le juge Greenshields, dans son interprétation des mots « dans les limites de l'article 53 », ne fait pas la distinction entre la présomption *juris et de jure* de l'article 11 et la présomption *juris tantum* de l'article 53. Au contraire, il cherche à découvrir dans l'article 11 une présomption *juris tantum*. Pour ce faire, il déclare qu'avant l'addition des mots « dans les limites de l'article 53 », soit avant 1926, la responsabilité du cédant était absolue :

> « If damage was caused by his transferee while the failure to comply with the statute as to registration, existed, he had no defence. Just as his transferee, his joint and several debtor, had no defence. »

Et la raison qu'il donne, c'est que personne ne peut plaider les droits d'un autre. Il déclare que la référence à l'article 53 est venue corriger cette situation et que :

> « The words ' within the limits of section 53 ' mean nothing more than, that the transferror may, if the transferee does not do it, establish, if he can, that the loss or damage did not result from the negligence of the transferee. »

Nous nous objectons formellement à cette interprétation qui met de côté les règles de la solidarité passive. Si la modification de 1926 (16 George V, chapitre 9) avait pour but de permettre au cédant poursuivi en vertu de l'article 11 d'invoquer l'absence de faute de la part de son cessionnaire, cet amendement n'aurait rien ajouté, puisque cette faculté était déjà fournie au cédant par l'article 1112 du *Code civil*, qui dit :

« Le débiteur solidaire, poursuivi par le créancier, peut opposer toutes les exceptions qui lui sont personnelles, ainsi que celles qui sont communes à tous les co-débiteurs. »

N'y a-t-il rien de plus commun à tous les co-débiteurs solidaires que l'inexistence de la dette qui créerait leur obligation? On rencontre un arrêt de 1931, Frattani-Larouche, déjà cité, [3] où ceci n'est pas admis, et où l'on est arrivé au contre-sens d'accorder au cessionnaire, demandeur reconventionnel, des dommages-intérêts, et de condamner le cédant à payer ses frais en déclarant :

« Considérant... que si la personne qui vend un véhicule automobile continue d'être responsable des dommages causés par cette auto aussi longtemps que la vente n'est pas enregistrée, cette disposition de la loi n'empêche point le propriétaire non enregistré qui souffre lui-même des dommages par le fait d'un autre de les lui réclamer. »

D'après l'article 11, le cédant d'une automobile n'est responsable que dans les limites de l'article 53 que si le cessionnaire a causé un dommage avec cette automobile. Si le cessionnaire n'est pas en faute, il n'est pas l'auteur d'un dommage et le cédant ne peut être tenu responsable. Il a, advenant une poursuite, une exception que l'on dit en droit français (article 1208 C.N.) résulter de la nature de l'obligation, et que dans notre droit on englobe dans les exceptions communes à tous les débiteurs solidaires (cf. MIGNAULT, tome V, p. 491). Point n'est besoin d'un texte spécial pour accorder à un débiteur solidaire une exception qu'il a en vertu du droit commun !

Le sens que le juge Greenshields veut donner aux mots « dans les limites de l'article 53 » est donc inadmissible, à supposer que le législateur ait voulu donner un effet à ces mots. Si la responsabilité du cédant en vertu de l'article 11 est limitée par l'article 53, c'est dans son fondement et non dans sa preuve.

Il convient de signaler que dans l'espèce soumise au juge Greenshields, il s'agissait de blessures à un piéton, et que l'article 53 s'appliquait. De plus, tous les angles du problème n'avaient pas été exposés au savant juge.

Il faut remarquer que l'article 53-2 de la Loi des véhicules automobiles est « l'unique disposition générale facilitant l'exercice d'un recours en justice par les trop nombreuses victimes d'accidents d'automobiles », comme le disait Me Louis-Philippe Pigeon dans un récent article de la *Revue du Barreau* (1955 — *R. du B.*, p. 318). De plus, seule une catégorie de victimes, précisée par la jurisprudence, peut bénéficier de la présomption de responsabilité contre le propriétaire, présomption édictée par l'article 53-2. La victime dans un chemin public est favo-

risée, si on peut ainsi s'exprimer, par le législateur qui lui accorde *de facto* un recours contre le propriétaire, quitte à voir ce dernier se décharger de la présomption qui pèse contre lui. Il n'est pas alors illogique de croire que c'est à cette seule catégorie de victimes que le législateur a voulu procurer une protection secondaire, qu'il a assuré que le propriétaire enregistré poursuivi par elles ne pourrait s'esquiver en démontrant qu'il a transporté le véhicule à un autre. D'ailleurs, l'article 1406, *S.R.Q.* 1909, origine de l'article 53, imposait une responsabilité absolue au propriétaire enregistré. Aujourd'hui, la responsabilité absolue de l'article 1406, *S.R.Q.* 1909, est devenue une présomption de responsabilité, mais cette présomption ne pouvait plus être limitée au propriétaire enregistré. Alors, ce dernier est maintenant atteint par l'article 11-2, et c'est la seule fin de cette disposition.

C'est aussi la conclusion où nous conduit l'interprétation stricte et légale des mots « dans les limites indiquées à l'article 53 » : l'article 11-2 joue contre le cédant, en autant que s'applique l'article 53 ; si l'article 53 est impossible d'application, l'article 11-2 n'a pas d'effet. Donc, au cas de défaut d'aviser le bureau du Revenu du transport de son automobile, le cédant ne peut être responsable que des pertes ou des dommages causés par son cessionnaire à quelque personne dans un chemin public ; dans tout les cas où il est admis que la présomption de l'article 53 ne peut jouer, particulièrement s'il s'agit d'un accident entre deux automobiles, [9] le cédant qui demeure enregistré comme propriétaire de l'automobile instrument du quasi-délit ne peut être tenu responsable.

Nous ne pouvons partager les opinions que des juristes, tels les juges Greenshields, Martineau, [2] Duranleau [5] et autres, [10] ont exprimées. Souvent on a oublié de tenir compte dans l'interprétation de l'article 11 de la référence à l'article 53 ; souvent aussi, on a réussi à libérer le cédant sur un autre plan que celui des limites de sa responsabilité. Car dans l'état actuel de notre législation sur la responsabilité en matière d'accident d'automobile, il faut constater que l'article 11 amène des résultats bizarres ; il peut en effet devenir plus onéreux pour un individu de vendre sa voiture que de la prêter.

Il ne faudrait pas croire que l'interprétation que nous avons donnée de l'article 11 et de la référence qu'il contient à l'article 53 nous est exclusive. Nous avons rencontré dans nos rapports judiciaires l'opinion de deux juges appuyant notre théorie. La première est du juge McDougall en 1940, dans Servant *vs* Bédard, 78 C.S. 571. Le savant juge, à la page 573, analyse les conséquences de la vente hypothétique d'une

9. Moreau *vs* Rodrigue, 29 B.R. 300.
10. Paradis-Beaulieu, 44 R.L. 119 406 (juge White).

voiture par un nommé Bédard, sans qu'enregistrement du transport ait été effectué, et il s'exprime en ces termes :

> « It is upon the strength of this provision of the law (article 11) that recovery is sought against Bédard, jointly and severally with Laflamme... Objection is made, based upon the concluding words of section 11 of the Act (« within the limits indicated in section 53 of this Act »), ... that section 11 does not apply to the present instance because no liability arises under section 53... It would seem to follow that Bédard, regarded as the vendor of the car to Laflamme, must escape liability under this interpretation of the combined effect of sections 11 and 53 of the Act. »

Le juge ne tranche pas la question, mais indique que ce point de vue est admissible.

En 1944, le juge en chef Létourneau, de la Cour d'appel, nous laissait présumer que, pour sa part, il faisait sienne cette théorie ; en effet, dans son opinion dissidente donnée dans Brissette *vs* Grégoire, 1944, B.R. 281, il s'exprimait en ces termes à la page 287 :

> « Vainement parlerait-on du fait de l'automobile et invoquerait-on à ce sujet les articles 11 et 53, de la Loi des véhicules automobiles. Car *s'il convient de noter que l'effet de la première de ces dispositions ne s'accomplit toujours que dans le cadre de la seconde,* il importe de bien retenir que celle-ci ne crée pas une responsabilité comme c'était le cas pour la disposition correspondante originaire — *S.R.Q.* 1909, article 1406 —, mais tout au plus présume jusqu'à preuve contraire cette responsabilité. Et si l'on s'en tient à la jurisprudence constante de nos tribunaux, et qui porte que cette présomption s'annule et cesse lorsqu'il s'agit de deux véhicules automobiles, on a vite fait de comprendre qu'il ne saurait par suite être question ni de l'article 11-2 ni de l'article 53-2 de la Loi des véhicules automobiles. »

Ces deux énoncés des juges McDougall et Létourneau, pris à part, n'établissent pas notre thèse, mais y ajoutent du poids. Il nous reste maintenant à exprimer le souhait de rencontrer bientôt dans les annales judiciaires un débat sur la question.

Robert LESAGE,
Droit IV.