Document generated on 07/14/2025 9:08 p.m.

Les Cahiers de droit

Responsabilité

Volume 12, Number 2, 1971

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1004922ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1004922ar

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 note

(1971). Responsabilité. *Les Cahiers de droit*, *12*(2), 331–337.
https://doi.org/10.7202/1004922ar

Tous droits réservés © Université Laval, 1971

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/

Responsabilité

DAME FRIDOLIN DOYON v. CLAUDE ROY et JEAN-GUY BUSQUE,
C.S. Beauce n° 33-003 – le 2 septembre 1969,
Juge Georges PELLETIER.

Accident — Auto-neige — Passager blessé — Collision avec autre auto-neige à l'arrêt — Ne constitue pas un risque inhérent à ce sport — Application des dispositions du *Code de la Route* et de la *Loi d'Indemnisation des victimes d'accidents d'automobile* — C.C. art. 1053 — *Code de la Route* (S.R.Q. 64, ch. 231) 1 (1) (2), 7 (8), 15 — *Loi d'Indemnisation des victimes d'accidents d'automobile* (S.R.Q. 64, ch. 232) 2-3.

JUGEMENT

LA COUR, ayant entendu les parties et leurs procureurs sur le mérite de la cause, analysé la preuve, examiné les actes de procédure de même que les pièces au dossier et sur le tout délibéré ;

ATTENDU que Pierrette Doyon, fille mineure de la demanderesse, a été sérieusement blessée dans une collision d'autos-neige survenue le 10 février 1966 entre le véhicule du défendeur Claude Roy et celui du défendeur Jean-Guy Busque ;

ATTENDU que la jeune fille occupait comme passagère le siège arrière de l'auto-neige conduite par le défendeur Roy ;

ATTENDU que l'accident s'est produit dans le chemin du Rang de la Famine entre St-Benjamin de Dorchester et St-Georges de Beauce ;

ATTENDU que la demanderesse, tant personnellement qu'ès-qualité de tutrice à sa fille mineure, réclame des défendeurs conjointement et solidairement les dommages au montant de $23,269.25 lui résultant de la dite collision ;

ATTENDU que, au soutien de ses conclusions contre le défendeur Roy, la demanderesse allègue qu'il circulait à une vitesse excessive, imprudente et illégale, n'avait pas le contrôle de son véhicule et manœuvrait dans un chemin public dont la chaussée était à la glace vive ;

ATTENDU que, quant au défendeur Busque, la demanderesse lui reproche d'avoir laissé son véhicule non éclairé sur la voie publique et causé une obstruction constituant un piège pour les autres véhicules circulant dans ce secteur ;

ATTENDU que, dans son plaidoyer, le défendeur Roy oppose en substance que l'accident est imputable au défendeur Busque qui avait stationné son véhicule dans le chemin public, tous phares éteints, et à Pierrette Doyon qui, en se cramponnant à lui, l'a empêché de faire la manœuvre de déviation qui s'imposait dans les circonstances ;

ATTENDU que ledit défendeur allègue en outre que la pupille de la demanderesse est irrecevable à se plaindre des blessures qu'elle a reçues du fait qu'elle a accepté de faire de l'auto-neige avec lui et qu'elle a ainsi assumé les risques inhérents à ce sport ;

ATTENDU que le défendeur Busque dénie toute responsabilité dans la collision qui s'est produite et plaide que son auto-neige était momentanément sta-

tionnée sur le bord de la route, moteur en marche et tous phares allumés, que le défendeur Roy a pu apercevoir son véhicule de très loin et qu'il a tenté de passer tout près d'icelui au lieu de prendre l'extrémité gauche du chemin ;

ATTENDU que ledit défendeur allègue en outre que le défendeur Roy a fait une manœuvre malhabile et que son auto-neige a dérapé sur une bonne distance avant de heurter le véhicule ainsi stationné ;

ATTENDU que le défendeur allègue que Pierrette Doyon a contribué à l'accident en tenant le conducteur Roy par la taille au lieu de se servir des poignées placées à cette fin et qu'au surplus elle a accepté de prendre part à une aventure commune.

Au début de la soirée du 10 février 1966, un groupe de jeunes gens et de jeunes filles de St-Georges prennent place dans six ou huit autos-neige pour faire une promenade qui doit les conduire jusqu'à Morissette Station (St-Benjamin) dans le comté de Dorchester. Pierrette Doyon a accepté l'invitation qui lui était faite par le défendeur Roy et elle occupe le siège arrière de son véhicule, un *snow Cruiser*, qu'il vient de s'acheter dans le cours de l'automne.

Sur le chemin du retour, Roy et ses compagnons empruntent la route du Rang de la Famine qui est ouverte à la circulation-automobiles pendant la période de l'hiver. Comme question de fait, le chemin est suffisamment large pour permettre à deux automobiles de s'y rencontrer sans accrochage. A la fin de la soirée, la surface de la route est à la glace vive par suite de la pluie qui est tombée auparavant. Selon la prépondérance de la preuve, vers 11:00 heures du soir, il fait un beau clair de lune et la visibilité est excellente.

Au cours du trajet, le défendeur Busque qui agit comme chef de l'expédition dépasse l'auto-neige de Roy et prend une confortable avance sur les autres conducteurs. A un certain moment, il juge opportun de s'arrêter et de s'assurer que ses compagnons procèdent normalement vers leur point de destination, c'est-à-dire ville St-Georges, et n'ont aucune panne ni avarie. Ayant stationné son véhicule à l'extrême droite de la route et le long du remblai de neige, il monte sur le remblai avec sa compagne pour scruter les environs. Quelques minutes plus tard, il voit venir le défendeur Roy qui, à une certaine distance de l'auto-neige stationnée, perd le contrôle de son propre véhicule et heurte violemment celui de son compagnon.

Suivant le témoignage qu'il rend à l'audience, Roy avait déjà parcouru une distance de quatre à cinq milles sur la surface glacée de la route et se trouvait engagé dans une pente à une vitesse d'environ 35 milles à l'heure lorsqu'il aperçut une tache ou une masse sombre à quelque soixante-quinze pieds en avant de lui. A environ cinquante pieds, il constata qu'il s'agissait de l'auto-neige de Busque au moment même où il venait de donner à son véhicule une trajectoire lui permettant de laisser la partie glacée du chemin pour circuler sur l'extrémité droite de la route.

Voici comment il décrit ce qui s'est passé :

> « *Je devais tourner un peu pour contourner le véhicule — J'ai été pour me lever dans l'intention de tourner — Elle m'a pris et serré — Je n'ai pas été capable de me lever pour faire ma manœuvre — En me levant, Pierrette m'a retenu — Si j'avais été libre de mon mouvement, j'aurais certainement évité l'accident — Pour tourner, il faut se lever et se pencher en même temps que l'auto-neige — Sur le véhicule de Busque, je n'ai pas vu de lumières — S'il avait eu une lumière de trois pouces de diamètre à l'arrière, c'est supposé que je l'aurais vue* ».

Contre-interrogé par le procureur du défendeur Busque, Roy ajoute ceci :

> « *J'étais entre le centre et l'extrême droite du chemin et je m'en allais sur le côté — C'était plus dangereux de circuler en ligne droite que de marcher sur le bord* ».

Sur le comportement d'une auto-neige sur la glace, le témoin dit ceci :

> « *C'est de l'acier sur la glace — Ça s'en va droit quand on ne touche*

pas aux freins — Les skis sont en fer — Debout, ça vire presque pas — Sur une route glacée, je ne peux dire quelle distance ça peut prendre pour arrêter et je ne l'ai jamais essayé ».

Plus loin, il ajoute que son véhicule était muni de poignées pour permettre au passager assis à l'arrière de se tenir et qu'il y avait également des endroits spéciaux pour lui permettre de se fixer les pieds.

De son côté, le défendeur Busque affirme positivement que le chemin était comme un vrai miroir et qu'il pouvait avoir un bon quinze pieds de large, que son véhicule était collé sur le rempart de neige et que ses phares éclairaient à l'avant et à l'arrière. Quant à la manœuvre exécutée par son compagnon avant l'accident, il dit ceci :

« *A un moment donné, je me suis rendu compte qu'il s'est fait un geste — Je ne sais ce qui s'est passé — La lumière ne nous éclairait plus mais elle était dirigée vers le champ — C'est arrivé à environ 75 pieds et peut-être à 100 pieds de nous — Ça m'a paru que l'autoneige dérapait d'abord au centre du chemin en s'en allant vers le côté — Il a dérapé sur 60 à 75 pieds — Il pouvait aller à 35 - 40 milles à l'heure quand je l'ai vu venir — Si je me souviens bien, il m'a dit après le choc,* « *Je t'ai vu, j'ai essayé de (t'enligner) et j'ai vu que ça passait pas* ».

Quant à la pupille de la demanderesse, elle déclara qu'elle se tenait en appuyant ses mains sur les hanches du conducteur et que ce dernier ne lui a jamais dit de se servir des deux poignées spécialement aménagées à cette fin.

Afin d'éclairer la Cour sur le maniement des véhicules-automobiles spécialement agencés pour circuler sur la neige et que l'on désigne plus communément sous le terme d'auto-neige, le défendeur Roy a fait entendre le témoin Hercule Cliche qui peut être considéré comme un expert en la matière. En fait, il est le conducteur attitré des autos-neige fabriquées par la Cie Bombardier et représente cette compagnie dans de nombreuses compétitions nationales et même internationales. Le témoin déclare qu'il est difficile de manœuvrer une autoneige sur la glace et dans une pente. Dans de telles conditions, l'application des freins a très peu d'effet et il faut alors « aller d'un rempart à l'autre pour arrêter le véhicule ». Pour changer de direction et dévier de la trajectoire droite dans les mêmes circonstances, il est préférable d'être à genou ou debout ; le conducteur qui demeure sur son siège est dans une situation plus difficile. Pour tourner, il faut qu'il se tienne debout, bien que le témion affirme qu'il peut alors rester assis tout en réussissant à effectuer son mouvement tournant.

Selon Hercule Cliche, le phare d'une auto-neige éclaire à une distance utile de 65 à 85 pieds. Sur un terrain glacé et en pente, il est possible d'éviter un obstacle à cinquante pieds, mais il faut que le conducteur soit seul. Si le conducteur est empoigné, il n'y a pratiquement pas de possibilité et il ne peut faire sa manœuvre. Pour un conducteur normal, « c'est long à arrêter sur la glace en descendant à 30-35 milles à l'heure ».

La question de savoir si les dispositions du *Code de la route* [1] et de la *Loi d'Indemnisation des victimes d'accidents d'automobile* [2] s'appliquant aux autos-neige peut revêtir une importance toute particulière dans les accidents du genre de celui qui est soumis au Tribunal en l'instance. On peut regretter que les savants procureurs des parties en cause n'aient pas jugé opportun d'éclairer la Cour sur ce point en dépit de la demande qui leur en a été faite.

Suivant la définition qui apparaît à l'article 1-1 du *Code de la route*, les mots *véhicule-automobile* ou *automobile* signifient tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur des rails ; ils comprennent, comme véhicules privés, le véhicule

[1] S.R.Q., 1964, ch. 231.
[2] S.R.Q., 1964, ch. 232.

de promenade, le véhicule de ferme, le véhicule de service et le véhicule de commerce, et, comme véhicules publics, l'autobus, le taxi et le véhicule de livraison ».

Le paragraphe 2 de l'article 1 donne la définition du véhicule de promenade, savoir :

> « *Le véhicule de promenade est agencé pour le transport de personnes, au plus sept à la fois, et fait ce transport sans considération pécuniaire, et inclut la motocyclette avec ou sans caisse adjointe* ».

Dans le cas *sub judice*, il s'agit en réalité d'une moto-neige agencée avec des skis et spécialement construite pour circuler sur la neige.

Le paragraphe 8 de l'article 7 du *Code de la route* prévoit que les véhicules-automobiles spécialement agencés pour circuler sur la neige et utilisés uniquement pour fin de transport sont sujet à un honoraire d'immatriculation. Enfin, l'article 15 du *Code de la route* autorise le directeur à refuser l'immatriculation d'un véhicule-automobile ou à en restreindre les effets. En vertu de l'Arrêté en Conseil numéro 3129 en date du 3 octobre 1968, les traîneaux mobiles doivent être immatriculés au coût annuel de $6.00.

Pour des motifs de sécurité, il a été décidé, en vertu de l'article 15 du *Code de la Route*, de restreindre les effets de l'immatriculation de ces véhicules comme suit :

> « *Ces véhicules ne peuvent circuler sur les chemins publics ouverts à la circulation automobile. Ils peuvent cependant traverser ces chemins, sauf les autoroutes et les chemins à accès limité (voies rapides, boulevards, etc...)* ».

Si l'on s'en tient à la définition des termes *véhicule-automobile* ou *automobile* insérée au paragraphe 1 de l'article 1 du Code de la route, les dispositions y contenues s'appliquent en principe aux autos-neige ou motos-neige. Il faut bien concevoir cependant que tels véhicules sont spécialement agencés pour circuler sur la neige et qu'il y a peu de voies publiques destinées à la circulation dont la chaussée est recouverte de neige même dans les périodes les plus sévères de l'année. Comme question de fait, on peut affirmer que, dans le cours normal de leurs opérations, les autos-neige ou les motos-neige ne doivent pas pénétrer et circuler sur les routes.

Dans le cas *sub judice*, il ressort de l'analyse de la preuve que les défendeurs ont circulé sur une distance de plusieurs milles dans un chemin public ouvert à la circulation en hiver, chemin dont la chaussée était à la glace vive. Outre le fait que les véhicules des défendeurs n'étaient pas agencés spécialement pour circuler dans tel chemin, il est péremptoire que les conditions atmosphériques l'avaient rendu particulièrement dangereux pour la circulation de véhicules munis de skis comme l'étaient ceux des défendeurs.

Il est de jurisprudence constante que le conducteur d'une automobile, et ceci s'applique également à l'auto-neige, doit conditionner la vitesse de son véhicule en fonction de l'état des lieux et de sa capacité de voir les objets qui sont devant lui.

Ici, la preuve est formelle à l'effet que la surface du chemin dans le Rang de la Famine était glacée et dangereuse pour quinconque s'y aventurait en auto-neige. Le défendeur Roy le savait pertinemment et il a persisté à y circuler jusqu'au moment où son véhicule est venu en collision avec celui du défendeur Busque. Bien plus, nonobstant le danger, il roulait à une vitesse de 30 à 35 milles à l'heure dans l'ignorance totale de la distance et de la capacité d'arrêt de son auto-neige sur la glace vive et dans une pente. Il est cependant élémentaire que des skis sont portés à déraper sur la glace vive et que l'application brusque des freins ou la moindre manœuvre de virage suffit pour provoquer un dérapage. C'est bien ce qui s'est produit lorsque Roy a aperçu le véhicule du défendeur Busque à l'extrême droite de la route. La collision s'est produite parce que le

défendeur Roy circulait à vive allure et n'avait pas le contrôle et la maîtrise de son auto-neige. La présence du véhicule Busque à l'endroit indiqué n'a été que l'occasion de l'accident et non la *causa causans* du fait dommageable qui est à l'origine du litige.

En l'occurrence, c'est le défendeur Roy et lui seul qui doit assumer la responsabilité de la collision et la réparation du préjudice subi par la demanderesse.

Suivant la définition du terme *automobile* à l'article 2 de la *Loi d'Indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, la Cour est d'opinion que les autos-neige sont visées par les dispositions de la loi, de sorte que le propriétaire ou le conducteur d'un tel véhicule est sujet à la présomption de responsabilité édictée à l'article 3 de ladite loi.

Or, loin d'établir que le préjudice subi par la jeune Doyon n'est imputable à aucune faute de la part du défendeur Roy, la preuve démontre au contraire qu'il a commis une faute grossière et une imprudence grave au sens de l'article 1053 C.C., de sorte qu'il est mal venu de vouloir en attribuer le blâme à d'autres qu'à lui-même.

C'est en vain qu'il prétend et affirme après coup qu'il aurait pu éviter l'accident si la jeune fille qui se trouvait assise en arrière de lui n'avait pas gêné ses mouvements. Son affirmation, outre qu'elle est purement hypothétique et ne soulève qu'une possibilité, ne tient pas devant le fait brutal qu'il s'est placé lui-même dans une situation dangereuse et dans l'obligation de tenter une manœuvre *in extremis*.

D'ailleurs, il est fort douteux que la jeune Doyon ait eu assez de force pour le clouer à son siège, d'autant plus qu'il ne l'avait avertie en aucun temps de se maintenir sur le siège arrière à l'aide des poignées du véhicule au lieu de lui prendre les hanches comme point d'appui.

Dans les circonstances révélées par la preuve, on ne saurait prétendre non plus que l'accident subi par la pupille de la demanderesse constitue un risque inhérent au sport de l'auto-neige et que la jeune fille en a assumé toutes les conséquences. Le risque accepté par Pierrette Doyon était celui de se promener sur la neige dans un véhicule agencé pour cette fin et non pour circuler sur la glace vive. Elle n'aurait eu aucun recours si, à titre d'exemple, elle s'était blessée en dégringolant du véhicule à l'occasion d'un soubresaut survenu dans une fondrière dissimulée sous la neige ou si elle s'était déplacée une vertèbre ou blessée autrement à la colonne vertébrale, comme ceci arrive fréquemment à ceux qui se livrent au sport de l'auto-neige. Mais tel n'est pas le cas et une collision entre autos-neige ne saurait constituer un risque inhérent à ce genre de sport.

A l'époque, Pierrette Doyon était âgée de seize ans et elle travaillait comme aide-ménagère dans une maison privée au salaire de $30.00 par semaine. Elle est maintenant employée dans une manufacture de chaussures et gagne aux environs de $50.00 par semaine.

Transportée sans délai à l'hôpital St-Georges de Beauce et dès le lendemain à l'Hôtel-Dieu de Lévis, la victime souffrait de multiples fractures comminutives et ouvertes à la jambe droite et à la cuisse droite. Elle a dû se soumettre à trois interventions chirurgicales dont l'une consistant en la réduction sanglante des fractures, la seconde à l'occasion d'une greffe osseuse à la jambe et la troisième pour faire l'ablation d'une tige métallique à son fémur droit. La blessée a dû porter un plâtre pendant une période de sept mois avec tous les inconvénients que cela comporte y compris le port de béquilles. Selon les rapports médicaux du Docteur Georges-A. Daigle produits au dossier, la jeune fille demeure avec une incapacité permanente partielle de 8%. Son incapacité totale temporaire s'est prolongée pendant cinquante-deux semaines et elle a été frappée d'une incapacité partielle temporaire de 50% pendant vingt-quatre semaines.

Soulignons que les dommages réclamés aux paragraphes 9, 10, 11, 12 et 16 de la déclaration sont admis, sauf en ce qui concerne les voyages à Lévis dont le montant est réduit à $32.50.

Les chefs de dommages réclamés aux paragraphes 14 et 17 de l'action semblent nécessiter un bref commentaire. Dans le premier cas, il est exorbitant d'estimer à la somme de $10,000.00 le préjudice esthétique causé par des cicatrices à la jambe et à la cuisse droites même si elles mesurent sept pouces de longueur, neuf pouces et demi de longueur et deux pouces pour une autre cicatrice transversale. Il ne fait aucun doute que la pupille de la demanderesse a droit à son intégrité physique et qu'elle est justifiable de compter sur sa belle apparence extérieure pour assurer son avenir. Mais de là à conclure que les marques qu'elle porte sont à ce point nocives, nuisibles et humiliantes, il y a tout un monde. Ce n'est tout de même pas son visage qui est défiguré ou qui a perdu la symétrie que la nature lui a donnée, d'autant plus que la chirurgie plastique pourrait certainement amoindrir la portée des cicatrices telles qu'elles existent aujourd'hui.

Quant à la demande de paiement formulée personnellement par la demanderesse pour les services rendus à sa fille alors que cette dernière était en convalescence, elle ne repose sur aucun fondement juridique. Il est de principe que les services entre parents sont gratuits et à plus forte raison ceux qu'une mère est appelée à donner à son enfant.

En conséquence, la Cour apprécie comme suit les dommages subis par la demanderesse tant personnellement qu'ès-qualité, savoir :

Perte de gains par suite d'incapacité totale temporaire et partielle temporaire :	*$1,920.00*
Valeur de vêtements endommagés :	*$ 33.95*
Souffrances et perte de jouissance de la vie :	*$1,200.00*
Préjudice esthétique :	*$ 750.00*
Incapacité permanente partielle :	*$2,500.00*
Frais médicaux et autres (paragraphe 16 de l'action) :	*$1,492.00*
TOTAL :	*$7,895.95*

CONSIDÉRANT que Pierrette Doyon, fille mineure de la demanderesse, a été blessée dans un accident survenu le 10 février 1966, vers 11:00 heures p.m., dans le Rang de la Famine entre St-Benjamin de Dorchester et St-Georges de Beauce ;

CONSIDÉRANT que l'auto-neige du défendeur Roy dans laquelle avait pris place la jeune fille de la demanderesse est entrée en collision avec l'auto-neige du défendeur Busque qui se trouvait momentanémnt stationnée à l'extrême droite de la route et tout près du remblai de neige ;

CONSIDÉRANT que le chemin dans lequel circulait le défendeur Roy était ouvert à la circulation des automobiles en hiver, qu'il avait environ quinze pieds de large et que la surface était à la glace vive ;

CONSIDÉRANT que le défendeur Roy circulait à cet endroit dangereux à une vitesse de trente à trente-cinq milles à l'heure et n'avait pas la maîtrise de son véhicule ;

CONSIDÉRANT que le défendeur Roy ne put éviter le véhicule du défendeur Busque que parce qu'il circulait à trop grande vitesse et n'avait pas le contrôle de son auto-neige ;

CONSIDÉRANT que le véhicule du défendeur Busque était stationné, tel que susdit, le long du rempart de neige, tous phares allumés, que le défendeur Roy avait amplement de la place pour l'exempter et que ledit véhicule n'a été que l'occasion de l'accident qui s'est produit ;

CONSIDÉRANT que la pupille de la demanderesse n'a nullement contribué par ses faits et gestes à la collision qui s'est produite ;

CONSIDÉRANT que le défendeur Roy est le seul et unique responsable de l'accident et qu'il doit réparation du préjudice qu'il a causé ;

CONSIDÉRANT que les dommages subis par la demanderesse, tant personnellement qu'ès-qualité, s'élèvent à la somme de $7,895.95 ;

CONSIDÉRANT que le défendeur Busque a prouvé les éléments essentiels de son plaidoyer ;

PAR CES MOTIFS, LA COUR :

ACCUEILLE l'action quant au défendeur Claude Roy et le CONDAMNE à payer à la demanderesse, tant personnellement qu'ès-qualité, la somme de SEPT MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT-QUINZE DOLLARS et QUATRE-VINGT-QUINZE CENTS ($7,895.95) avec intérêts à compter de l'assignation et les dépens ;

DEBOUTE la demanderesse de son action quant au défendeur Busque à toutes fins que de droit et avec dépens.

---

[3] Causes citées par le défendeur Busque :
Service Fire Insurance Company of New York v. *Larouche*, 1956, B.R., 294 ;
Kelly v. *Lapointe*, 1948, B.R., 645 ;
Lone v. *St-André*, 1945, B.R., 164 ;
St-Germain v. *Fortin*, 1947, B.R., 18 ;
Beauchesne v. *Roberge*, 1943, B.R., 612 ;
Boucher v. *Bolduc*, 1952, B.R., 795.