

Les Cahiers de droit

Auto-stop et responsabilité

Albert Mayrand



Volume 1, numéro 2, avril 1955

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1004083ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1004083ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (imprimé)

1918-8218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Mayrand, A. (1955). Auto-stop et responsabilité. *Les Cahiers de droit*, 1(2), 178–182. <https://doi.org/10.7202/1004083ar>

Tous droits réservés © Université Laval, 1955

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

é
rudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Auto-stop et responsabilité

DE toutes les lois celle du moindre effort est la mieux observée. La machine est en train de se substituer aux muscles des humains et ceux des jambes seront les premiers à s'atrophier. On ne marche plus, on roule. Il y a vingt ans étudiants et écoliers parcouraient encore à pied deux ou trois milles pour se rendre aux cours. Aujourd'hui, vous les rencontrez au coin des rues, surtout aux intersections où les feux rouges obligent les automobilistes à arrêter. Le dos tourné à leur destination, ils quémangent ou commandent du pouce (la différence est dans la fermeté du geste et l'assurance du regard) ce qu'on est convenu d'appeler chez nous un *lift*.

Il est pénible de voir cette jeunesse, à un demi-mille du collège ou de l'université, se refuser régulièrement un exercice sain dont elle a besoin. Plus pénible encore de la voir s'habituer à dépendre d'autrui, à compter sur l'automobile de monsieur Tout-le-Monde comme sur un service social transitoire entre les allocations familiales et la pension de sécurité de vieillesse. Cette manie de l'*auto-stop* n'a pas que des répercussions sociologiques et physiologiques, elle soulève aussi des problèmes juridiques et c'est à l'un de ces derniers que nous voulons nous arrêter.

L'on sait déjà que le bon samaritain, qui invite un piéton à monter dans son automobile, s'expose à une poursuite en dommages si, par sa faute, il cause un accident où son invité est blessé. Certes on refuse à ce dernier les facilités de la présomption de faute édictée par la loi des véhicules automobiles,¹ mais on n'exige pas qu'il prouve une faute lourde contre le conducteur bénévole, comme c'est le cas dans certaines provinces de *Common law*.²

Le problème de responsabilité ne s'arrête pas là. La faute du conducteur qui entraîne sa responsabilité personnelle entraîne-t-elle par

1. NADEAU, t. 8 du *Traité de droit civil du Québec* (1949) n° 132 ;
Pérusse vs Stafford (1928), S.C.R. 416 ;
Bastien vs Beaudet (1950), C.S. 465.

2. En Colombie britannique :
Henshall vs Holt (1951), 3 D.L.R. 237 ;
Kerr vs Cummings (1953), 1 S.C.R. 147.

En Saskatchewan :
Studer vs Cowper (1951), S.C.R. 450.

En Nouvelle-Écosse :
Hamm vs Brunet, et al. (1953), 2 D.L.R. 156.

le fait même celle de son employeur ? Si l'employeur tolère que son préposé invite ainsi les piétons, nul doute que sa responsabilité est engagée par l'effet de l'article 1054 du *Code civil*. Mais si le contrat d'engagement stipule expressément que le chauffeur ne doit faire monter personne dans la voiture ? La Cour d'appel de la province de Québec vient de décider que le propriétaire de l'automobile n'est pas alors responsable parce que « *les chauffeurs . . . ne font pas cet acte d'obligeance vis-à-vis du tiers dans l'exercice de leurs fonctions* ». ³

Les autorités sur lesquelles s'appuie cette décision sont impressionnantes, sans être toutefois concluantes. La Cour d'appel cite des décisions américaines et des décisions provenant des provinces canadiennes de *Common law*. Non seulement la jurisprudence américaine est divisée sur ce point, mais la raison principale pour laquelle les tribunaux de *Common law* refusent généralement le recours de la victime, c'est qu'elle était *trespasser*. Les notions de *trespasser*, *licensee* et *invitee* sont étrangères à notre droit et ne font qu'embrouiller le problème.

Notre Cour d'appel a aussi cherché un appui dans la jurisprudence française. Elle constate que la responsabilité basée sur le fait d'autrui est plus extensive en droit français. Or, la jurisprudence française refuse à la victime tout recours contre le patron, si ce dernier avait interdit à son employé de faire monter qui que ce soit dans sa voiture. *A fortiori*, conclut la Cour d'appel, il faut refuser le même recours dans notre droit.

L'argument ne manque pas de logique, mais une des prémisses est incomplète. En France comme en Belgique, on n'exonère l'employeur que si la victime savait que le préposé commettait un abus de fonction et agissait pour son compte personnel. ⁴

Envisageons l'hypothèse où la victime, invitée par le préposé à monter dans son automobile, ignore l'interdiction du commettant.

Sans doute, l'invitation du chauffeur est un acte purement personnel. Le piéton sait fort bien que la gracieuseté dont il bénéficie est attribuable au chauffeur uniquement, puisque l'employeur n'a pas dû donner instructions à ce dernier de cueillir les piétons le long de sa route. L'invitation personnelle du chauffeur est-elle faite « dans l'exécution de ses fonctions » selon l'expression du code ? Y a-t-il un lien de connexité suffisant entre la fonction du chauffeur et l'invitation au piéton ? L'exécution des fonctions du chauffeur n'a-t-elle été qu'une occasion trop lointaine de l'invitation personnelle du préposé ?

3. *Duquette vs Pinard* (1953) B.R. 705, infirmant la décision de la Cour supérieure de Montréal.

4. Cass. 20 mai 1947, *Gaz. Pal.* 1947, 2. 66.

SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile*, t. I (éd. 1951) n° 323.

PIRSON et VILLÉ, *Traité de la responsabilité civile*, t. I (Bruxelles 1935) n° 121.

Nous ne croyons pas avoir à répondre à ces questions pour résoudre le problème. Car l'invitation au piéton n'est pas la véritable cause de l'accident, ce n'est qu'une condition *sine qua non*, une circonstance qui a rendu les dommages possibles.

La véritable cause de l'accident, c'est la faute subséquente du chauffeur qui a conduit à une vitesse imprudente ou qui a fait une fausse manœuvre. Cette imprudence ou cette maladresse est commise dans l'accomplissement de ses fonctions, puisqu'il conduit dans le but principal de livrer sa marchandise sans s'éloigner de sa route normale. Le rapport de but et de moyen entre la faute dommageable et l'exécution des fonctions est indéniable.

La confusion vient de ce que le chauffeur a commis deux fautes successives. La première, l'invitation interdite, est une faute à l'égard du patron (c'est une affaire à débattre entre patron et employé). La seconde, la conduite imprudente ou maladroite, est la seule faute que le piéton invité puisse invoquer ; c'est la seule faute qu'on a commise à son égard et c'est à n'en pas douter l'unique *causa causans* de l'accident et des dommages réclamés. Que la première faute ait été commise en dehors de l'exécution des fonctions, n'empêche pas que la seconde l'ait été dans l'exécution des fonctions du proposé.

La présence de l'invité aux côtés du chauffeur n'aurait pas empêché le recours d'un piéton blessé dans le même accident. Pourrait-on prétendre que dans cet accident le préposé était dans l'exercice de ses fonctions à l'égard d'une victime et qu'il ne l'était pas à l'égard d'une autre ?

Certes, on peut soutenir que le conducteur de l'auto cumule deux fonctions : celle de chauffeur rémunéré et celle de transporteur bénévole. Leur exercice est cependant indivisible et la première fonction demeure la principale. S'il s'éloignait de la route assignée par le commettant, le préposé cesserait dès lors d'agir comme tel et aucune victime, même de bonne foi (i.e. ignorant l'abus des fonctions), ne pourrait réclamer des dommages du patron en pareille circonstance. La jurisprudence de la Cour suprême du Canada est constante⁵ et se sépare sur ce point de la jurisprudence française fondée sur la théorie de l'apparence.⁶ Mais du moment qu'il ne quitte pas sa route normale, le chauffeur continue d'exercer sa fonction consistant à conduire l'automobile, malgré qu'il ait un double but : faire son travail et rendre service à son invité. On peut donc aussi soutenir que le chauffeur ne remplit qu'une fonction avec un double but.

5. Moreau *vs* Labelle (1933), S.C.R. 201 ;
Curley *vs* Latreille (1920), 60 S.C.R. 131.

6. SAVATIER, *op. cit.*, t. I, n° 323, note 3 à la page 419.

Aux États-Unis, la théorie du double but (*dual purpose doctrine*) est généralement favorable à la victime.⁷ En Angleterre, la Cour d'appel a plutôt donné tort à la victime. Mais c'est parce qu'elle était un *trespasser* à l'égard du patron et parce qu'en l'invitant le préposé n'avait pas agi « within the scope of his employment ». Ces deux motifs sont vigoureusement critiqués par le professeur Newark de *Queen's University*, de Belfast. Il s'en prend particulièrement à la fiction de la double personnalité qui voudrait qu'un chauffeur soit au même moment et au sujet d'un seul acte dans l'exercice de ses fonctions et en dehors de l'exercice de ses fonctions.⁸

Dans l'affaire sous étude (*Duquette vs Pinard*), le pare-brise de la camionnette ne portait pas l'inscription habituelle « *No riders — Pas de passagers* » (la traduction est peut-être mauvaise mais il n'est pas facile de l'améliorer sans lui faire perdre sa brièveté). De plus le défenseur n'a pas prouvé que la victime connaissait l'interdiction, de sorte qu'en France on aurait probablement maintenu le recours de la victime de bonne foi.

Que dire alors du cas où l'invité monte en voiture bravant l'interdiction du propriétaire? L'inscription *No riders* comporte-t-elle un avis de non-responsabilité? Nous devons répondre par l'affirmative. L'interdiction ne s'adresse plus qu'au préposé, mais à tout le monde. Elle affirme implicitement que le propriétaire du véhicule ne veut pas accepter l'augmentation des risques découlant d'un transport gratuit au bénéfice d'inconnus. Son assureur a sans doute exclu du contrat ce risque additionnel.

Cet avis de non-responsabilité est-il efficace? Oui, mais à condition que l'invité contre qui on l'oppose en ait pris connaissance et qu'il soit capable d'en deviner la signification. On reconnaît généralement l'efficacité des stipulations ou avis de non-responsabilité du fait d'autrui en matière quasi-délictuelle.⁹

On aura beau dire que le chauffeur était encore dans l'exercice de ses fonctions au moment de l'accident, un élément nouveau est intervenu : la faute personnelle de l'invité qui s'est associé sciemment à un abus de fonction. Cette faute de l'invité n'est pas cause de l'accident, mais elle est cause de l'augmentation des risques. Dans la mesure où ces risques additionnels se sont réalisés, celui qui en est l'auteur doit en subir les conséquences.

7. Marquardt vs U.S. 115 F. Supp. 160 (S.D. Calif. 1953), affaire commentée dans *Catholic University of America Law Review*, vol. 4 (1954) p. 140.

8. Twine vs Bean's Express, Ltd. (1954) 17 *Modern Law Rev.*, 102 à la page 114 ; voir aussi Conway vs George Wimpey & Co. Ltd. (1951) 1 All. E.R. 363 et commentaires dans 67 *Law Quarterly Review*, 152.

9. Jacques PERRAULT, *Stipulations de non-responsabilité*, thèse 1939, n° 201, p. 182.

Là s'arrête notre indulgence à l'endroit du patron. L'inscription *no riders* est le strict minimum requis. L'avis de non-responsabilité ne peut se présumer de l'habitude répandue chez les voituriers d'interdire la pratique de l'*auto-stop*. La clause du contrat d'engagement ne peut affecter les droits des tiers à qui elle n'est pas dénoncée. Car il faut aussi tenir compte de l'habitude non moins répandue de l'*auto-stop*, habitude tolérée par bien des patrons. Le piéton invité à prendre place à côté du chauffeur peut fort bien présumer que cet employé agit avec l'assentiment tacite de son employeur. Ce dernier n'a-t-il pas intérêt à accommoder le piéton, client éventuel? Cette forme de publicité en vaut bien d'autres et ne coûte rien, si ce n'est une surprime de la police d'assurance-responsabilité.

Ces remarques n'ont pas tant pour objet de vous suggérer une solution, que de vous inciter à exprimer votre point de vue.

Les décisions jusqu'ici contradictoires de nos tribunaux démontrent que le problème n'a pas encore été exploré à fond et qu'il gagnerait à être remis à l'étude.¹⁰

Albert MAYRAND,
professeur à l'université de Montréal.

10. Pour l'exonération du commettant : *Duquette vs Pinard*, *supra* note (3) ; *Fink vs Herer*, 72 C.S. 509 (juge Mackinnon 1934) ; voir aussi la décision non rapportée du juge Laliberté rendue le 23 janvier 1940 dans *Lavoie vs Lafontaine*, dossier n° 7453 de la Cour supérieure de Chicoutimi.

Pour la responsabilité du commettant : *McIsaac vs Hall*, 77 C.S. 220 (juge McDougall 1939) ; voir aussi la décision non rapportée du juge Salvas rendue le 23 décembre 1946 dans *Hobley vs Main Lumber Co.*, dossier n° 233918 de la Cour supérieure de Montréal.