

# RÉFLEXIONS SUR LE FONDEMENT JURIDIQUE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU TRANSPORTEUR DE PERSONNES

par Paul-A. Crépeau\*

## INTRODUCTION

Le problème du fondement juridique de la responsabilité civile du transporteur de personnes, en droit civil québécois, est depuis longtemps l'objet d'une vive controverse. Rares, en effet, sont les sujets qui aient suscité une aussi vive opposition entre la doctrine et la jurisprudence dominantes et même, à l'intérieur de la hiérarchie judiciaire, entre les divers ordres de tribunaux civils.

D'une part, en effet, la plupart des auteurs modernes, qui ont examiné le problème, ont suggéré l'adoption du régime contractuel de responsabilité civile<sup>1</sup>. C'est d'ailleurs, aujourd'hui, et depuis 1911, la solution consacrée par le droit positif français<sup>2</sup>.

D'autre part, si la Cour supérieure, surtout en ces dernières années, semble préférer la théorie du fondement contractuel de responsabilité du transporteur

---

\*Associate Professor à la Faculté de Droit de l'Université McGill.

<sup>1</sup>Voir, à ce propos: A. Nadeau, *Traité de droit civil*, t. 8, (1949), no. 165 et s., p. 143 et s.; Louis Dugal, *Responsabilité contractuelle des voituriers envers les voyageurs*, (1955) 15 R. du B. 265; Louis Morin, *De la responsabilité dans les transports*, rapport au 1er Congrès International de l'Association H. Capitant, (1939), p. 325 et s.; aussi le rapport général de Me Maximilien Caron, *ibid.*, à la p. 437 et s.; P. Azard, *Cours de droit civil approfondi: La responsabilité contractuelle*, Ottawa, 1957-58, (texte photocopié), pp. 114, 119 et s.; O. Frenette, *L'incidence du décès de la victime d'un délit ou d'un quasi-délit sur l'action en indemnité*, Ottawa, 1961, p. 176-177; M. Dennis, *Case and Comment*, (Transport Urbain de Hull Ltée v. Daly) (1960-61) 7 McGill L. J. 73.

<sup>2</sup>Voir notamment: Civ. 21 nov. 1911, S. 1912.1.73, note Lyon-Caen, D. 1913.1.249, note Sarrut. Et, à ce sujet: H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, 5e éd., 1957, no. 154, p. 195, H. Mazeaud, *De la responsabilité dans les transports*, rapport au premier congrès international de l'Association H. Capitant, (1939), p. 335 et s.; R. Savatier, *Traité de la responsabilité civile*, 2e éd., (1951), t. 1, no. 135, p. 176 et s.; R. Rodière, *La responsabilité civile*, Paris, (1952), no 1681, p. 299; Planiol, Ripert et Boulanger, *Traité de droit civil*, t. 2 (1957), no 945, p. 354.

de personnes,<sup>3</sup> il n'en est pas de même de la Cour d'appel qui, aujourd'hui<sup>4</sup>, s'appuyant sur l'arrêt ancien de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Canadian Pacific Rly Co. v. Chalifoux*,<sup>5</sup> adopte une attitude ferme et reconnaît, d'une manière constante, à cette responsabilité un caractère exclusivement extra-contractuel<sup>6</sup>. Cette dernière solution, il convient de le noter, est celle généralement adoptée par le Common Law anglo-canadien<sup>7</sup>.

Cette querelle où, hélas, un conflit d'allégeances juridiques ne fut pas toujours étranger<sup>8</sup>, est-elle définitivement réglée? On l'a pensé. Dans l'affaire *Desmeules v. Renaud*<sup>9</sup>, où la demanderesse, victime d'un accident d'automobile, avait soutenu la thèse de la responsabilité contractuelle du transporteur de personnes en s'appuyant principalement sur l'opinion émise par Me André Nadeau dans le *Traité de Droit Civil*<sup>10</sup>, M. le Juge Gagné déclarait<sup>11</sup>:

"Il me paraît bien difficile de demander aux tribunaux de mettre de côté une jurisprudence que l'on peut dire avoir été unanimement suivie depuis un si grand nombre d'années. Le revirement que suggère Me André Nadeau devrait au moins être l'oeuvre du plus haut tribunal du pays. Je me demande même s'il ne faudrait pas l'intervention du législateur".

<sup>3</sup>Voir à ce sujet: *Woolfsen v. Canada Steamship Lines Ltd.*, (1930) 36 R.L. 370 (C.S.); *Carrier v. Canadian National Railways Ltd.* (1942) C.S. 372; *Cardinal v. Beauchemin*, (1945) R.L. 31 (C.S.), à la p. 32; *Gagné v. Godbout*, (1946) C.S. 16, à la p. 18; *Decary v. Taxis Jaunes Ltée*, (1948) C.S. 239; *Paquin v. Montreal Tramways Co.*, C.S. Montreal, no 273, 273, 5 mai 1952 (sol. impl.), inf. par 1957 B.R. 58; *Rodrigue v. Autobus Lac Frontière Ltée*, (1957) C.S. 152; *Daly v. Transport Urbain de Hull Ltée*, C.S., Hull, 5315, 31 janv. 1958, inf. par 1959 B.R. 773; *Gratton v. Fitzgerald*, 1961 C.S. 231. Mais par ailleurs, voir: *Ranger v. Cie du Grand Tronc*, (1898) 13 C.S. 471; *Légaré v. Montreal Tramways Co.*, (1923) 61 C.S. 291; *Mills v. Canadian Pacific Steamships Co. Ltd.* (1927) 65 C.S. 148; *MacIntyre v. Binder*, (1938) 76 C.S. 6; *Beaudoin v. Canadian National Rly Co.*, (1940) 78 C.S. 241; *Lefebvre v. Cie du Transport Provincial* 1944 C.S. 444; *Léonarditis v. Montreal Tramways Co.*, 1944 R.L. 162 (C.S.); *Morgan v. Montreal Tramways Co.*, 1954 C.S. 146.

<sup>4</sup>La Cour d'appel avait, en effet, d'abord adopté la solution du fondement contractuel, voir: *Canadian Pacific Rly Co. v. Chalifoux*, (1887) 3 M.L.R. 324 (B.R.) conf. (1886) 2 M.L.R. 171 (C.S.); *Montreal City Passenger Railway Co. v. Irwin* (1886) 2 M.L.R. 208 (B.R.); *Carrère v. Montreal Street Rly Co.* (1893) 2 B.R. 399.

<sup>5</sup>(1894) 22 S.C.R. 721. Voir aussi *Quebec Central Railway Co. v. Lortie*, (1894) 22 S.C.R. 336.

<sup>6</sup>*Montreal Tramways Co. v. Pistchick*, (1926) 41 B.R. 324; *Duval v. Gagnon*, (1930) 48 B.R. 202; *Larouche v. Pédnault*, (1930) 48 B.R. 158; *Daignault v. New York Central Railway Co.*, supra, note 3; *Desmeules v. Renaud*, 1950 B.R. 659; *Montreal Tramways Co. v. Paquin* (1957) B.R. 58; *Transport Urbain de Hull Ltée v. Dame Daly*, (1959) B.R. 773.

<sup>7</sup>Voir, par exemple, *Kelly v. Metropolitan Rly* (1895) 1 Q.B. 944; *Taylor v. Manchester, Sheffield & Lincolnshire Rly Co.*, (1895) 1 Q.B. 135 (C.A.). Voir, à ce propos, *Salmond on the law of Torts*, 11e éd. par R.V.H. Heuston, London, 1953, aux pp. 10, 11 et note s.

<sup>8</sup>Voir, par exemple *Canadian Pacific Rly Co. v. Chalifoux*, précité, supra, note 5 (notes de M. le Juge en chef Ritchie); *Quebec Central Rly Co. v. Lortie*, (1894) 22 S.C.R. 336, (notes de M. le Juge Fournier, à la p. 342); *Duval v. Gagnon*, précité, note 6; *Lefebvre v. Cie de Transport Provincial*, précité, supra, note 3. Voir également les notes de M. le Juge Létourneau dans *Daignault v. New York Central Railroad Co.*, précité, supra, note 6.

<sup>9</sup>Précitée, supra, note 6.

<sup>10</sup>t. 8, (1948), no 165, p. 145.

<sup>11</sup>Loc. cit., à la p. 663.

Dire aujourd'hui qu'il existe, en jurisprudence, cette unanimité mentionnée par M. le Juge Gagné, constitue une méprise certaine, une vue inexacte des choses.

La réalité est toute autre. Deux courants s'affrontent: l'un, que représentent les décisions récentes de la Cour supérieure, veut donner à la responsabilité du voiturier à l'égard du passager, un caractère contractuel; l'autre, que soutient la Cour d'appel, n'y voit, au contraire, que l'application exclusive du régime délictuel ou quasi-délictuel de responsabilité civile.

Lequel de ces deux courants doit emporter l'adhésion? S'il fallait, dans l'état actuel du débat, opter pour l'une ou pour l'autre des solutions, nous dirions: ni l'une, ni l'autre. Nous croyons cependant qu'il ne faut pas ainsi poser le problème car s'il est certes vrai que la théorie générale des obligations ne prévoit que deux régimes, contractuel et extra-contractuel, de responsabilité civile, les divergences actuelles portent moins sur les régimes de responsabilité en tant que tels, que sur les conséquences pratiques que l'on croit devoir faire découler nécessairement de l'application de l'un ou de l'autre de ces régimes.

Ainsi, nous croyons que la Cour d'appel et la Cour supérieure ont toutes deux tort, mais pour des raisons différentes: la Cour d'appel, en refusant de reconnaître, en matière de transport de personnes, l'application du régime contractuel de responsabilité civile; la Cour supérieure, en voulant nécessairement incorporer au contrat de transport de personnes une obligation de sécurité semblable à celle de l'article 1675 du Code civil, relative au transport de choses.

Que la responsabilité civile du transporteur à l'égard du passager doive revêtir un caractère en général contractuel, cela, à la lumière des principes de notre droit civil, ne saurait, à notre avis, souffrir aucun doute; mais que cette responsabilité contractuelle soit identique à celle du transporteur de choses, voilà qui, à la lumière des mêmes principes, n'est pas aussi certain, en tout cas, certainement pas nécessaire.

Y a-t-il, dès lors, vraiment lieu, comme le laissait entendre, en 1950, M. le Juge Gagné, dans l'affaire *Desmeules v. Renaud*, précitée, de désespérer d'un revirement de la Jurisprudence de la Cour d'appel? Certaines décisions récentes semblent justifier un certain espoir: le revirement de la jurisprudence de la Cour d'appel en matière de responsabilité civile médicale constitue un indice fort encourageant.

Alors que, en effet, durant de longues années<sup>12</sup>, la responsabilité civile du médecin était placée sur le terrain délictuel, la Cour d'Appel, en 1957, dans son

<sup>12</sup>Voir, à ce propos: *Vachon v. Moffet*, (1911) C.S. 166; *Laberge v. Rocheleau*, (1930) 48 B.R. 495, inf. (1930) 68 C.S. 202; *Chagnon v. Charron*, (1930) C.S. 185; *Bordier v. S. . .* (1934) 72 C.S. 316 (sol. impl.); *Bouillon v. Paré*, (1937) 63 B.R. 1; *Hall v. O'Rourke*, (1935) 75 C.S. 343; *X. . . v. Rajotte*, (1938) 64 B.R. 484; *Nelligan v. Clément*, (1939) 67 B.R. 329; *Lalumière v. X. . .* (1946) C.S. 295; *Fafard v. Gervais*, 1948 C.S. 128.

arrêt X. . . v. *Mellen*<sup>13</sup>, a réaffirmé<sup>14</sup> le caractère en général contractuel de la responsabilité civile du médecin. M. le Juge Bissonnette déclarait, très justement, à ce propos<sup>15</sup>:

"Qu'un lien contractuel se soit établi entre le père de l'enfant et le chirurgien, ceci ne peut souffrir de doute. Que le contrat se soit formé par voie de mandataire (le médecin de famille), ou par un *negotiorum gestor* (l'hôpital) ou par une stipulation pour autrui (le père de l'enfant) ou enfin qu'il soit tout simplement présumé, la détermination de son mode de formation ne me paraît être d'aucune importance pratique. En effet, dès que le patient pénètre dans le cabinet de consultation du médecin, prend naissance entre celui-ci et le malade, par lui-même ou pour lui-même, un contrat de soins professionnels . . ."

". . . Il peut se présenter des cas exceptionnels où aucun contrat ne s'est formé, ou encore où la faute imputable au médecin est étrangère à tout contrat. Sans doute que, dans de telles hypothèses, il y a ouverture à l'application de l'obligation légale contenue à l'art. 1053, C.C. Mais dès lors qu'on relève un rapport contractuel, l'action doit être *ex contractu*. . ."

Cette nouvelle orientation de la jurisprudence que nous avons souhaitée<sup>16</sup> et dont nous avons souligné le bien-fondé<sup>17</sup> résulte, à la fois, d'une plus juste analyse du rapport juridique formé entre le médecin et son malade, et d'une plus exacte appréciation des règles fondamentales de la responsabilité en droit civil canadien.

Un tel revirement de la jurisprudence en matière de responsabilité professionnelle a une importance capitale, non pas seulement dans le domaine précis des rapports juridiques entre médecin et malade, mais aussi en matière de responsabilité civile en général et notamment dans le domaine de la responsabilité du transporteur de personnes, car, puisqu'il s'agit essentiellement, dans les deux cas, d'une location de services, ce sont les mêmes principes, les mêmes règles du droit civil canadien qui doivent trouver application. Et il nous paraît impensable que la Cour d'appel veuille tolérer un état de contradiction et d'incohérence du droit positif québécois dans le domaine de la responsabilité civile.

Nous voudrions, dans ce travail, brièvement examiner trois conditions auxquelles, à notre avis, est subordonnée, dans l'état actuel du droit positif québécois, la reconnaissance du caractère contractuel de la responsabilité civile du transporteur à l'égard du passager: examen du problème à la seule lumière des principes du droit civil; rejet de la théorie française classique suivant laquelle le régime de responsabilité détermine le fardeau de la preuve; analyse objective de la nature et du contenu du rapport juridique intervenu entre le voiturier et le passager.

<sup>13</sup>1957 B.R. 389. Cet arrêt fut confirmé, en 1960, par l'arrêt *G. . . v. C. . .*, 1960 B.R. 161 et, tout récemment, malgré une certaine hésitation, par l'arrêt *Godbout v. Marchand*, 1960 B.R. 1132. Voir aussi *Dufresne v. X. . .* (1961) C.S. 119; *Durand v. Vézina*, 1961 C.S. 245.

<sup>14</sup>C'est en effet la solution qu'elle avait d'abord adoptée, en 1900, dans l'affaire *Griffith v. Harwood*, (1900) B.R. 299.

<sup>15</sup>Précité, *supra*, note 12, aux pp. 408-409, 410.

<sup>16</sup>Voir *La responsabilité civile du médecin et de l'établissement hospitalier*, Montréal, 1956, pp. 68-69.

<sup>17</sup>*La responsabilité médicale et hospitalière dans la jurisprudence québécoise récente*, (1960) 20 R. du B. 433. Voir aussi A. Isaacson, *Case and Comment* (*G. . . v. C. . . and de Coster*), (1960-61) 7 McGill L. J. 168.

## I. LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU VOITURIER ET LES PRINCIPES DU DROIT CIVIL.

Il est en effet éminemment regrettable que, pour la solution du problème de la responsabilité civile du transporteur de personnes, on ait cru devoir parfois recourir aux décisions du Common Law<sup>18</sup>. Cette pratique de nos tribunaux, si elle peut certes, sur le plan du droit comparé, donner lieu à d'intéressantes constatations, comporte néanmoins de graves dangers pour l'évolution normale du droit civil canadien. Déjà, en 1922, M. le Juge Mignault, dans un article intitulé: *L'Avenir de notre Droit Civil*<sup>19</sup>, déclarait à ce propos:

"Je n'ai aucune crainte quant à l'avenir de notre droit civil, si les tribunaux l'appliquent d'après ses propres principes, mais je redoute tout si on se laisse influencer dans nos causes par les précédents du Common Law".

Ces recours aux solutions du Common Law, dans le domaine précis qui nous occupe, nous paraissent aussi injustifiables qu'inutiles. En effet, malgré l'apparente similitude des deux systèmes juridiques en matière de responsabilité civile, il n'en est pas moins vrai que les solutions actuelles du Common Law concernant, notamment, la responsabilité civile du voiturier à l'égard des passagers, ne trouvent leur explication — et leur justification — que dans l'évolution historique de deux *writs*: *Case* et *Assumpsit*<sup>20</sup>. Le premier constitue le fondement juridique du *Tort* de *Negligence* dont le House of Lords, en 1932, consacrait l'existence dans la célèbre affaire *Donoghue v. Stevenson*<sup>21</sup>; le second forme la base des actions en responsabilité contractuelle. Les règles actuelles, relatives à leurs conditions d'application et aux rapports entre eux, découlent, elles aussi, du développement parallèle et autonome de ces deux recours.

En droit civil, il en est autrement. On admet généralement aujourd'hui les thèses de l'unité fondamentale de la responsabilité civile résultant de la violation dommageable d'une obligation juridique et de la dualité technique des régimes de responsabilité comportant, chacun, des règles d'application particulières et des effets propres, selon que le fait dommageable constitue soit l'inexécution d'une obligation contractuelle, soit la violation d'un devoir extra-contractuel.

Ces différences, très réelles, entre le droit civil et le Common Law, dans l'aménagement technique de la réparation du préjudice subi, doivent inciter les juristes québécois (avocats ou magistrats) à la prudence dans l'utilisation des décisions de Common Law et les porter à éviter ces incursions injustifiées qui ne peuvent engendrer, sans profit pour le droit civil, que la confusion des sources et l'incohérence du droit positif québécois.

<sup>18</sup>Voir les arrêts cités, *supra*, à la note 7.

<sup>19</sup>(1923) 1 R. du D. 104, aux pp. 115-116.

<sup>20</sup>Voir, à ce propos: P. H. Winfield, *The Province of the Law of Tort*, 1931; aussi, du même auteur, *History of Negligence*, (1926) 42 L.Q.R. 184; R. David, *Introduction à l'Etude du Droit Privé de l'Angleterre*, p. 46 et p.; P. A. Crépeau, *op. cit.*, à la p. 80 et s.

<sup>21</sup>1932 A.C. 562.

Au reste, le recours aux solutions du Common Law, dans le domaine précis qui nous occupe, est parfaitement inutile. Les principes du droit civil suffisent largement à résoudre les questions que pose la réglementation des rapports entre voituriers et passagers.

L'admission, par nos tribunaux, de cette donnée élémentaire, mais fondamentale, serait sans doute de nature à faciliter la reconnaissance, en matière de transports de personnes, du régime contractuel de responsabilité civile.

C'est même, croyons-nous, un premier pas, une première étape, essentielle, nécessaire.

## II. LA RESPONSABILITE CIVILE DU VOITURIER ET LE FARDEAU DE LA PREUVE

Un autre obstacle qui empêche ou retarde l'application normale — la réhabilitation — du régime contractuel de responsabilité du transporteur de personnes, consiste dans la persistance, jusqu'à une époque récente, en doctrine et en jurisprudence québécoises, d'une théorie classique française<sup>22</sup> — aujourd'hui complètement abandonnée<sup>23</sup> — suivant laquelle le régime de responsabilité commande le fardeau de la preuve d'une faute. Alors, disait-on, qu'en matière contractuelle, la faute est présumée par la seule preuve du dommage et que, dès lors, il appartient au débiteur de s'exonérer, conformément à l'art. 1071 du Code civil, par la preuve d'une cause étrangère; en matière délictuelle, au contraire, il incombe au créancier de prouver la faute du débiteur.

C'était l'opinion de Mignault. Dans son commentaire de l'art. 1675 du Code civil, relatif à la responsabilité du transporteur de choses, on lit ce qui suit<sup>24</sup>:

"Donc, dès que la chose confiée au voiturier est avariée ou perdue, la faute du voiturier est présumée, et il lui incombe de repousser cette présomption, en prouvant que la perte ou avarie a été causée par cas fortuit ou force majeure, ou provient des vices de la chose. C'est l'application au voiturier du principe de la faute contractuelle.

Mais une question très intéressante, c'est celle de savoir si on peut appliquer l'art. 1675 quand il s'agit du transport de personnes: en d'autres termes, la responsabilité du voiturier repose-t-elle dans ce cas sur une faute contractuelle ou une présomption de faute ou sur une faute délictuelle? La réponse à cette question est importante, surtout en ce qui se rapporte à la charge de la preuve . . .

<sup>22</sup>Voir: Huc, *Commentaire Théorique et Pratique du Code Civil*, t. 7, (1894), no 95, p. 142; Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité théorique et pratique de Droit Civil*, 3e ed., t. 12, (1906), no 356, p. 400 et s.; Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 6e ed., t. 4, (1932), no 308, p. 15 et s. Voir, à ce propos, A. Brun, *Rapports et Domaines des Responsabilités Contractuelle et délictuelle*, (1931), no 44 et s., p. 56 et s.; E. Martine, *L'option entre la Responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle*, 1957, p. 15.

<sup>23</sup>Voir, par exemple: Civ. 27 juin 1939, D. 1940.1.64, où, en matière de responsabilité civile du médecin, la Cour de Cassation déclara: "Le médecin ne contracte vis-à-vis de son client d'autre obligation que celle de lui donner des soins consciencieux, attentifs, conformes aux données acquises de la science et, qu'en conséquence, si le malade prétend qu'il a manqué à cette obligation, c'est à lui, par application du droit commun, qu'il incombe de le prouver". Voir aussi: Civ. 6 mars 1945, D. 1945.217; Civ. 13 juillet 1949, D. 49.423. Et, à ce sujet: H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 692 et s., p. 766 et s.; R. Rodière, *op. cit.*, no 1668 et s., p. 288 et s.; R. Savatier, *op. cit.*, t. 1, no 113, p. 143 et s., no 234 et s., p. 299 et s.; Planiol, Ripert et Boulanger, *op. cit.*, t. 2, no 788, p. 291.

<sup>24</sup>*Op. cit.*, t. 7, pp. 383-384.

En 1939, lors du Premier Congrès international de l'Association H. Capitant, M. le Doyen M. Caron, dans rapport général sur la responsabilité dans les transports<sup>25</sup>, faisait état de la doctrine dominante:

"En effet, la distinction entre la responsabilité contractuelle et délictuelle n'est pas purement théorique. Elle importe, au point de vue pratique, quant au quantum des dommages, à la validité des clauses d'exonération, quant à la preuve surtout. La victime prétend-elle le voiturier responsable parce qu'il a commis un délit? Dans la province de Québec . . . il lui faudra établir l'existence d'une faute . . . Admettons-nous la responsabilité contractuelle du transporteur? Il lui appartiendra alors de démontrer que l'accident est dû à une cause étrangère".

Me A. Nadeau, dans le *Traité de Droit Civil du Québec*<sup>26</sup> exprime la même opinion:

"La faute (contractuelle) est ici présumée du seul fait de l'inexécution de l'obligation précisée par le contrat. Au contraire, au cas de responsabilité délictuelle, le demandeur doit prouver la faute du défendeur".

Et, tout récemment encore, dans sa thèse en vue de l'obtention du doctorat en droit de l'Université d'Ottawa, Me O. Frenette, s'appuyant sur les articles 1071 et 1072 du Code civil, déclarait:<sup>27</sup>

"Il est évident que, d'une manière générale dans une action contractuelle, le demandeur est placé dans une situation avantageuse au point de vue probatoire: le défendeur ne peut s'exonérer qu'en prouvant le cas fortuit ou la force majeure."

En jurisprudence québécoise, cette question fut soulevée, précisément en matière de responsabilité du transporteur de personnes, en 1945, dans l'affaire *Daignault v. New York Central Railway*<sup>28</sup> où il s'agissait d'une poursuite en dommages-intérêts pour préjudice subi à la suite d'une chute en descendant du wagon de la société défenderesse. M. le Juge Létourneau adopta, en termes non équivoques, la théorie classique:

"L'avocat de la demanderesse, déclarait-il,<sup>29</sup> s'est efforcé d'établir que sa cliente devait avoir contre la défenderesse le bénéfice de la responsabilité contractuelle. Cela, il va sans dire, devait améliorer la situation de la demanderesse quant au fardeau de la preuve. Car alors que pour une responsabilité délictuelle (art. 1053, C.C.) tout ce fardeau incombe à la victime, la loi (art. 1070, C.C.) veut qu'au cas d'une obligation contractuelle, ce soit *a priori* au débiteur de cette obligation à répondre des dommages, sauf à s'en exonérer, toutefois, à raison d'une cause étrangère: force majeure, cas fortuit ou faute de la victime."<sup>30</sup>

Ces textes montrent bien que la doctrine et la jurisprudence québécoises, aux nombreuses raisons pratiques de distinguer entre les régimes contractuel et délictuel de responsabilité civile, ajoutaient celle du fardeau de la preuve.

<sup>25</sup>(1939), p. 437, à la p. 442.

<sup>26</sup>*Op cit.*, no 36, p. 23.

<sup>27</sup>*Op. cit.*, *supra*, note 1, no 241, p. 175. Voir également J. Perrault, *Stipulations de non-responsabilité*, (1939), nos 151, 152; P. Dessaulles, *Clauses of Non Liability*, (1947) 7 R. du B. 147, à la p. 150; aussi, d'une manière implicite, Léon Faribault, dans *Traité de Droit Civil du Québec*, t. 12, (1951), p. 388.

<sup>28</sup>Précitée, *supra*, note 6.

<sup>29</sup>*Ibid.*, à la p. 464.

<sup>30</sup>Voir également: *Décarie v. Taxis Jaunes Ltée*, précité, *supra*, note 3; *Corbeil v. \$1 Cleaners Ltd.*, (1937) 75 C.S. 193; *Desmeules v. Renault*, précité, *supra*, note 6; *Transport Urbain de Hull Ltée v. Daly*, précité, *supra*, note 6. Et, en matière de responsabilité médicale, voir: *Bordier v. S. . .*, précité, *supra*, note 12.

Cette étroite association du régime de responsabilité et du fardeau de la preuve nous paraît erronée<sup>31</sup>; elle s'appuie sur une interprétation, à notre avis, inexacte de l'article 1071, Code civil qui dispose:

"Le débiteur est tenu des dommages intérêts, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution de l'obligation provient d'une cause qui ne peut lui être imputée . . ."

Que signifie, en effet, les termes: inexécution de l'obligation? N'y a-t-il pas là une équivoque qui explique la théorie classique sans pour autant la justifier?

On sait que, dans une poursuite en dommages-intérêts fondée sur le régime contractuel ou extra-contractuel de responsabilité civile, le demandeur, pour réussir, doit prouver l'existence d'une obligation juridique à la charge du défendeur, la violation ou l'inexécution, par ce dernier, de son obligation et le préjudice résultant de l'inexécution.<sup>32</sup>

Or, précisément, pour prouver l'inexécution de l'obligation, il est certes possible que, dans certains cas, la seule preuve du dommage suffise à faire "présumer" la faute du défendeur, mais il y a également d'autres cas où cette seule preuve est insuffisante et où il faut, dès lors, au delà du dommage, apprécier la conduite du débiteur.

C'est ici que la lumineuse distinction de Demogue<sup>33</sup> entre les obligations de moyens et les obligations de résultat trouve toute sa signification et son importance. En effet, si l'obligation, contractuelle ou extra-contractuelle, du défendeur consiste à obtenir un résultat précis, déterminé, par ex., la livraison d'un objet à date et lieu arrêtés, le demandeur, pour établir l'inexécution de l'obligation, n'aura qu'à prouver la non-livraison et le préjudice lui en résultant; cela suffit: le défendeur ne pourra alors s'exonérer qu'en prouvant la cause étrangère: cas fortuit, force majeure ou faute de la victime. Si, au contraire, le débiteur n'est tenu qu'à une obligation, contractuelle ou extra-contractuelle, de moyens, par exemple, celle "d'apporter les soins d'un bon père de famille", alors le demandeur, pour satisfaire aux exigences de preuve ci-haut mentionnées, et prouver l'inexécution de l'obligation, ne pourra se contenter d'une preuve du dommage: il lui faudra établir que le débiteur n'a pas pris les moyens raisonnables, n'a pas usé de la prudence du bon père de famille. Puisque l'obligation est de prendre les moyens raisonnables, la preuve de l'inexécution de l'obligation ne peut donc consister que dans la preuve de l'absence de moyens raisonnables, partant, de négligence.

L'erreur de la doctrine classique, admise dans la province de Québec, a été, en définitive, de croire qu'une obligation contractuelle ne pouvait être qu'une

<sup>31</sup>Voir, également, en ce sens: A. Mayrand, *Permis d'opérer et clause d'exonération*, (1953) 31 Can. Bar Rev. 150, à la p. 156; M. Dennis, *loc. cit.*, *supra*, note 1, à la p. 75; M. Isaacson, *loc. cit.*, *supra*, no 17, à la p. 170.

<sup>32</sup>Voir, à ce propos, P. Azard, *op. cit.*, no 108 et s., p. 128 et s.

<sup>33</sup>Voir son *Traité des Obligations*, t. 5, (1925), no 1237, p. 538. Voir aussi: H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 103-2 et s., p. 113 et s.; A. Mayrand, *loc. cit.*, *supra*, note 31; P. A. Crépeau, *op. cit.*, *supra*, note 16, à la p. 222 et s.; du même auteur, *loc. cit.*, *supra*, note 17, à la p. 475.



obligation de résultat et une obligation extra-contractuelle, qu'une obligation de moyens. D'où la règle que le fardeau de la preuve dépend du régime, contractuel ou extra-contractuel, de responsabilité civile.

Or, il est incontestable qu'une obligation contractuelle, de même qu'une obligation extra-contractuelle, peut être soit une obligation de moyens, soit une obligation de résultat. Ainsi, dans le domaine des obligations contractuelles, l'obligation du transporteur de choses de l'article 1675 du Code civil, est certainement une obligation de résultat; mais, par ailleurs, les obligations "de conserver" des articles 1064, 1626 (locataire), 1766 (emprunteur), 1802 (dépositaire) du Code civil, sont, sans aucun doute, des obligations de moyens. De même, sur le plan des obligations extra-contractuelles, l'obligation générale de prudence et de diligence imposée par l'article 1053 du Code civil est certes une obligation de moyens; mais, par ailleurs, l'obligation du propriétaire ou du gardien de l'art. 1055 du Code civil est, indiscutablement, dans l'état actuel de notre droit,<sup>34</sup> une obligation légale de résultat.

Il est donc permis d'affirmer que le fardeau de la preuve dépend, non pas du régime, contractuel ou extra-contractuel, de responsabilité civile, mais bien du seul contenu des obligations assumées par le défendeur ou à lui imposées par la loi.

C'est d'ailleurs ce que reconnaissait la Cour d'appel, en matière de responsabilité médicale, dans ses arrêts *X. . . v. Mellen*<sup>35</sup> et *G. . . v. C. . .*<sup>36</sup>. Dans l'affaire *Mellen*, après avoir reconnu l'existence d'un contrat médical de soins professionnels<sup>37</sup>, la Cour d'appel admet que ce contrat ne comporte, à la charge du médecin, qu'une obligation générale de prudence et de diligence.

M. le Juge Bissonnette, dont l'avis fut partagé par M. le Juge Taschereau, affirmait, à ce propos, que la source de responsabilité du médecin ne pouvait résulter de la "non réussite de l'intervention", ce qui constituerait une obligation de résultat. "Il faut admettre, déclarait-il<sup>38</sup> que . . . la seule source de responsabilité découlerait de son obligation de moyens, soit son devoir de prudence et de diligence".<sup>39</sup> Et, très justement, M. le Juge Bissonnette en tire la conclusion qui s'impose<sup>40</sup>:

"D'où il suit que le patient, s'il subit un préjudice du fait personnel de son médecin, devra rapporter la preuve d'une faute établissant un lien de causalité."

Si les tribunaux ont pu, à bon droit, écarter, en matière de responsabilité civile médicale, cette théorie classique du fardeau de la preuve, il doit en être de même dans le domaine de la responsabilité du transporteur de personnes.

<sup>34</sup>Voir *Baillargeon v. Thurber*, (1959) B.R. 845. Aussi: A. Nadeau, *op. cit.*, t. 8, no 505, pp. 435 et s.

<sup>35</sup>Précité, *supra*, note 13.

<sup>36</sup>Précité, *supra*, note 13.

<sup>37</sup>Voir également *Dufresne v. X. . .* précité, *supra*, note 13; *Vézina v. Durand*, précité, *supra*, note 13.

<sup>38</sup>*Loc. cit.*, à la p. 413.

<sup>39</sup>Voir aussi, en ce sens, les notes de M. le Juge Casey, dans *G. . . v. C. . .*, précité, *supra*, note 13, à la p. 163; *Vézina v. Durand*, précité, *supra*, note 13, notes de M. le Juge Lesage.

<sup>40</sup>*Loc. cit.*, à la p. 413. Voir, en ce sens A. Mayrand, *loc. cit.*, *supra*, note 31, à la p. 156.

Il nous paraît en effet contraire aux principes du droit civil de croire que le seul fait de placer la responsabilité du voiturier sur le terrain contractuel entraîne nécessairement, au bénéfice du passager, un renversement du fardeau de la preuve. Ce fardeau, nous avons tenté de le montrer, n'est en aucune manière lié au régime de responsabilité civile.

La dissociation définitive du fardeau de la preuve et du régime de responsabilité civile serait donc de nature, croyons-nous, à faciliter l'acceptation du caractère contractuel de la responsabilité du voiturier à l'égard du passager.

### III. ANALYSE DU RAPPORT JURIDIQUE INTERVENU ENTRE LE VOITURIER ET LE PASSAGER

La reconnaissance du régime contractuel de responsabilité du transporteur de personnes suppose, enfin, une analyse objective du rapport juridique intervenu entre le voiturier et le passager.

Quelles sont, à ce propos, les exigences du régime contractuel de responsabilité civile? Le droit civil canadien, comme le droit civil français<sup>41</sup>, exige la présence simultanée de deux conditions: 1) Un contrat valable entre les parties; 2) La violation dommageable par l'une des parties d'une obligation née du contrat.

#### 1. — EXISTENCE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Existe-t-il un rapport contractuel entre le voiturier et le passager? Dans le cas d'un transport onéreux<sup>42</sup>, une réponse affirmative, dans la généralité des cas, ne saurait faire aucun doute car on y peut aisément retrouver les "choses" requises par l'article 984 du Code civil pour la validité d'un contrat: un consentement donné légalement, des parties ayant la capacité légale de contracter, un objet déterminé, une cause ou considération licite. Le législateur<sup>43</sup>, la doctrine<sup>44</sup> et la jurisprudence<sup>45</sup> en reconnaissent d'ailleurs l'existence.

<sup>41</sup>H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 107 et s. p. 135 et s.

<sup>42</sup>En ce qui concerne le transport bénévole, la Cour suprême du Canada, par son arrêt, hautement motivé, dans l'affaire *McLean v. Pettigrew*, 1945 S.C.R. 62, a jugé qu'on ne saurait y voir un contrat de transport puisque "ce dernier est essentiellement un contrat à titre onéreux" (à la p. 64) ni un contrat de bienfaisance car "ni le conducteur ni le passager n'entendent se lier contractuellement" (à la p. 73). Cet arrêt doit être approuvé, croyons-nous, en matière de transport "bénévole", mais, puisque l'existence ou la non-existence d'un contrat dépend, essentiellement, de la volonté des parties, il y a lieu de se demander si la gratuité du transport constitue, de soi, un obstacle à l'existence du contrat. Le passager qui bénéficie d'une "passe" ou d'un permis de circulation, n'est-il pas tout de même créancier d'une obligation contractuelle? Voir, en ce sens, H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 114, p. 145.

<sup>43</sup>Voir les art. 1666, 1672 et s. du Code civil.

<sup>44</sup>Mignault, *op. cit.*, t. 5, p. 380; A. Nadeau, *op. cit.*, t. 8, no 166, p. 145; Léon Faribault, *op. cit.*, t. 12, 1951, p. 375; P. Azard, *op. cit.*, pp. 37-40; O. Frenette, *op. cit.*, no 243, p. 176.

<sup>45</sup>Voir, par exemple, les notes de M. le Juge Mignault dans *Regent Taxi and Transport Co. v. Congrégation des Petits Frères de Marie*, 1929 S.C.R. 650, aux pp. 677-678, et, à propos de cet arrêt, Denyse Fortin et Yves Carou, *Sens et portée du mot "autrui" dans l'article 1053 du Code Civil*, (1959-60) 34 *Thémis* 104, à la p. 106 et s.; *McLean v. Pettigrew*, précité, *supra*, note 42, à la p. 64; *Cie de Transport Provincial v. Fortier*, (1956) S.C.R. 258, à la p. 263; *Roberge v. Cie des frais funéraires des Cantons de l'Est*, (1937) 62 B.R. 411; *Woolfson v. Canada Steamship Lines Ltd.*, (1930) 36 R.L. 370 (C.S.); *Rodrigue v. Autobus Lac Frontière Ltée*, (1957) C.S. 152.

## 2. — VIOLATION DOMMAGEABLE D'UNE OBLIGATION CONTRACTUELLE

Il ne suffit pas cependant, pour entraîner l'application du régime contractuel de responsabilité, que les parties soient liées par une convention juridique valable. Il est de plus nécessaire que le préjudice, subi par le passager, résulte de l'inexécution du contrat<sup>46</sup>. C'est alors que se pose la question, essentielle, du contenu du contrat de transport de personnes.

Pour les fins de ce travail, nous ne considérerons que les obligations du transporteur. A quoi s'engage le voiturier lorsque le passager monte à bord d'un navire ou dans l'avion, le train et bientôt . . . le métro, dans l'autobus, la voiture-taxi, la calèche, ou encore lorsqu'il prend place sur un télé-siège?

L'interprète, de même que les tribunaux, doit nécessairement, pour répondre à cette question, se référer d'abord aux dispositions générales du titre des obligations, notamment à l'article 1024 du Code civil qui édicte:

"Les obligations d'un contrat s'étendent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes conséquences qui en découlent d'après sa nature et suivant l'équité, l'usage ou la loi".

Le législateur québécois prévoit ainsi deux sortes de clauses contractuelles: les unes, expresses, résultant de l'accord des parties; les autres, tacites, résultant de la nature du contrat ou des dispositions législatives d'un caractère supplétif ou même impératif, ou encore de l'usage ou de l'équité.

a) *Clauses expresses du contrat de transport*

Le législateur québécois consacre, en ce domaine, le postulat fondamental de la liberté contractuelle dans le respect de l'ordre public et des bonnes moeurs<sup>47</sup>. Le contrat de transport peut donc donner lieu à des négociations qui, pourvu qu'elles soient libres et éclairées, peuvent aboutir au consentement générateur d'obligations diverses. Ainsi, le transporteur pourrait ne s'engager qu'à user de la prudence raisonnable du voiturier diligent; mais, le transporteur, dans le but, par exemple, d'attirer une clientèle, pourrait également, croyons-nous, promettre le transport sain et sauf du passager à destination.

En d'autres termes, le voiturier peut expressément assumer, selon l'heureuse distinction de Demogue<sup>48</sup>, soit une obligation de moyens, soit une obligation de résultat, dont nous avons déjà montré l'intérêt pratique sur le plan du fardeau de la preuve.

b) *Clauses implicites du contrat de transport*

En l'absence d'obligations expressément consenties, le législateur vient suppléer au silence des parties contractantes. Ce rôle supplétif peut, suivant les

<sup>46</sup>Voir H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 145 et s., p. 181 et s.; P. A. Crépeau, *op. cit.*

<sup>47</sup>Voir, ensemble, les articles 1022, 1024, 1065 et 13 du Code civil.

<sup>48</sup>*Op. cit.*, no 1237, p. 538 et s.; voir, à ce sujet, H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 103-3 et s. p. 115 et s.; P.-A. Crépeau, *op. cit.*, à la p. 222 et s.

termes mêmes de l'article 1024 du Code civil, prendre deux formes: le législateur peut lui-même insérer au contrat des clauses supplétives ou même impératives; il peut aussi laisser aux tribunaux, par l'analyse du rapport contractuel, le soin de reconnaître l'existence, dans le contrat de transport de personnes, des obligations qui résultent de sa nature ou encore de l'usage et de l'équité.

Si on examine attentivement les articles 1672 et s. du Code civil, relativement aux obligations du transporteur de personnes, on se rend compte que le législateur québécois n'impose d'obligation qu'au voiturier "public" et ne lui impose qu'une seule obligation: celle de transporter.

Les voituriers, lit-on, en effet, à l'article 1673 du Code civil:

"sont tenus de recevoir et transporter aux temps marqués dans les avis publics toute personne qui demande passage, si le transport des voyageurs fait partir de leur trafic accoutumé . . ."

Le voiturier doit donc, sauf cause raisonnable, transporter les voyageurs qui se présentent. Et il est certain que le voiturier qui laisserait ses voyageurs sur le quai ou les abandonnerait en cours de route, engagerait sa responsabilité contractuelle.

Mais, est-ce bien là la seule obligation qu'assume le transporteur de personnes? Ne peut-on pas dire qu'il ne suffit pas au voiturier de transporter, mais qu'il doit transporter d'une certaine manière, en veillant à la sécurité du passager?

Telle obligation ne se trouve pas dans le Code. C'est alors qu'on a imaginé d'appliquer, par analogie, au contrat de transport de personnes<sup>49</sup>, la disposition de l'art. 1675 du Code civil, relative au contrat de transport de choses, qui édicte ce qui suit:

"Ils (les voituriers) sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent que la perte ou les avaries ont été causées par cas fortuit ou force majeure, ou proviennent des défauts de la chose elle-même".

Ce mode de raisonnement n'a pas eu de succès en jurisprudence. Dès 1888, la Cour suprême du Canada, dans l'affaire *Canadian Pacific Railway Co. v. Chalifoux*, précitée<sup>50</sup>, écartait l'application de l'article 1675, Code civil, en matière de transport de personnes.

M. le Juge Strong déclarait à ce propos<sup>51</sup>:

"The judgment of the court below proceeded upon the ground that the responsibility of railway companies as carriers of passengers is, under the law of the Province of Quebec, co-extensive with their liability as carriers of goods, which, subject to certain well-known exceptions, makes them liable as insurers of property entrusted to them for carriage. In other words, the Court of Queen's Bench applies to the carriage of passengers the liability of common carriers of goods under article 1675 C.C. I do not think that article applies to passengers at all; it is confined to the carriage of goods."

Et, depuis cet arrêt, nous l'avons déjà mentionné<sup>52</sup>, la Cour d'appel s'est ralliée à ce point de vue.

<sup>49</sup>Voir, à ce propos: *Chalifoux v. Cie Canadienne du Chemin de Fer du Pacifique*, (1886) 2 M.L.R. 171 (C.S.), conf. par (1887) 3 M.L.R. 324 (B.R.), mais inf. par (1894) 22 S.C.R. 721.

<sup>50</sup>Voir, *supra*, note 49.

<sup>51</sup>*Ibid.*, aux pp. 730-731.

<sup>52</sup>Voir les arrêts cités, *supra*, note 6.

Cette attitude de la jurisprudence nous paraît justifiée. L'article 1675, Code civil, impose au transporteur de choses une obligation très sévère: il s'agit, en effet, d'une obligation de résultat qui va bien au-delà de la diligence, partout à l'honneur dans le Code civil, du bon père de famille, et dont la violation entraîne, à la charge du voiturier, la preuve, non seulement de l'absence d'une faute, mais bien d'une cause étrangère: cas fortuit, force majeure ou encore, bien entendu, faute de la victime elle-même<sup>52</sup>.

Il ne semble pas, alors, déraisonnable de croire que si le législateur québécois n'a pas cru devoir insérer dans le Code, en matière de transport de personnes, un article semblable à l'article 1675 du Code civil, c'est que, pressentant déjà, en 1866, les transformations révolutionnaires de la technique moderne dans le domaine du transport, il a préféré ne pas lier l'avenir en édictant une règle rigide qui s'appliquerait à tout mode de transport de personnes; qu'il a, au contraire, jugé bon de s'en tenir à la disposition générale de l'article 1024 du Code civil et laisser aux tribunaux le soin de juger suivant les époques et les modes de transport offerts aux passagers.

Mais alors si l'article 1675, C. civ., ne peut s'appliquer au transport de personnes, faut-il nécessairement en conclure, comme le faisait M. le Juge Strong dans l'affaire Chalifoux, précitée<sup>54</sup>:

"the liability of carriers of passengers for hire depends entirely, in my opinion, on art. 1053, Civ. C., and therefore proof of negligence is required . . ."

Nous ne le croyons pas, car, même si le législateur n'a pas inséré, au titre du contrat de transport, qu'une obligation expresse à la charge du voiturier, il n'empêche que le législateur, aux termes de l'article 1024 du Code civil, prescrit aux tribunaux d'analyser le contrat, d'en établir les contours précis et, partant, de reconnaître, le cas échéant, l'existence d'obligations contractuelles implicites découlant de la nature du contrat, de l'usage ou de l'équité.

Tâche, certes, délicate et difficile car, par une délégation de pouvoirs, les tribunaux se voient ainsi confier une fonction qui relève souvent, sans doute, de la logique juridique, mais parfois aussi du domaine de la politique juridique. C'est là cependant une tâche nécessaire à laquelle les tribunaux ne sauraient se soustraire sans violer la loi, sans trahir leur mission.

Or, nous croyons—et ceci nous paraît incontestable—que la nature même du contrat de transport de personnes implique, à la charge du voiturier, l'obligation non seulement de transporter, sans plus, mais bien aussi de veiller, au cours du transport, à la sécurité du passager.

De même, par exemple, comme l'ont d'ailleurs récemment reconnu les tribunaux québécois, qu'il ne suffit pas au médecin, pour exécuter son contrat, de donner des soins; qu'il lui faut, de plus, donner des soins compétents, atten-

<sup>52</sup>Lire, à ce propos, les notes de M. le Juge Panneton dans *Nordens v. Montreal Tramways Co.*, C.S., Montreal, 1885, 31 mars 1917, cité au (1923) 61 C.S. 291, note 1.

<sup>54</sup>Voir *supra*, note 49, à la p. 731.

tifs et consciencieux,<sup>55</sup> de même, il ne suffit pas au voiturier de transporter, il lui faut de plus transporter d'une certaine manière compatible avec la sécurité du passager. Une obligation de sécurité résulte, à notre avis, nécessairement de la nature du contrat de transport de personnes.<sup>56</sup>

Mais alors la question essentielle, éminemment pratique, qui se pose est de savoir si cette obligation, contractuelle, de sécurité est une obligation relative ou une obligation absolue.<sup>57</sup> En d'autres termes, l'obligation contractuelle du transporteur de veiller à la sécurité du passager est-elle une obligation de moyens ou une obligation de résultat? Car, ainsi que le précisent justement MM. Mazeaud et Tunc:<sup>58</sup>

"Dans tous ces cas, la responsabilité sera contractuelle, mais elle ne pèsera pas de la même manière sur le débiteur".

Nous ne saurions tenter de répondre à cette question dans le cadre de ce travail. Mais, pour résoudre ce problème, on pourrait envisager l'une des trois solutions suivantes:

#### 1. — OBLIGATION DE RÉSULTAT DANS TOUS LES CAS DE TRANSPORT DE PERSONNES.

Suivant cette solution, admise en droit français<sup>59</sup> tout contrat de transport de personnes, quel qu'il soit, comporterait, à la charge du voiturier, une obligation de sécurité absolue, une obligation de résultat, l'obligeant à conduire le voyageur sain et sauf à destination; cette solution entraînerait, sur le plan de la charge de la preuve; la conséquence que la seule preuve de la matérialité du dommage ferait présumer la faute du voiturier, dont il ne pourrait s'exonérer, conformément aux articles 1071, 1072 du Code civil, que par la preuve d'une cause étrangère: cas fortuit, force majeure ou faute de la victime.<sup>60</sup>

#### 2. — OBLIGATIONS DE MOYENS DANS TOUS LES CAS DE TRANSPORT DE PERSONNES.

L'obligation de sécurité absolue n'est pas, en effet, la seule qui se puisse concevoir: on peut envisager également une deuxième possibilité selon laquelle tout contrat de transport de personnes comporterait, à la charge du voiturier, une obligation de sécurité relative, une obligation de moyens raisonnables: le

<sup>55</sup>Voir les arrêts cités, *supra*, note 12.

<sup>56</sup>Voir, en ce sens, un arrêt ancien de la Cour supérieure: *H. Borgevin v. Québec and Lake St. John Railway Co.*, (1913) 43 C.S. 38, où le demandeur prétendait avoir fait, en descendant du train, une chute imputable à la négligence de la société défenderesse. M. le Juge en chef suppléant Lemieux faisait état de cette obligation de sécurité en déclarant (à la p. 45): "L'obligation du voiturier et des compagnies de chemin de fer est de transporter les voyageurs et de prendre à leur égard toutes les précautions pour qu'ils ne se blessent pas en descendant de voiture et d'éclairer, pendant la nuit, les endroits où ils descendent des chars . . ."

<sup>57</sup>Voir H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 151, p. 191.

<sup>58</sup>*Ibid.* Et, pour le critère de distinction: "aléa de résultat", voir ces auteurs, *op. cit.*, t. 1, no 103-4, p. 117 et s.

<sup>59</sup>Voir, *supra*, note 2.

<sup>60</sup>Voir, en ce sens, H. et L. Mazeaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 115, p. 145, no 151, p. 191, no 694-2 et s., p. 768.

voiturier ne serait donc pas astreint à conduire son passager sain et sauf à destination, mais uniquement à transporter avec l'habileté du voiturier prudent et diligent. C'est l'attitude qu'adoptait effectivement la Cour d'appel lorsque, dans l'affaire *Montreal Tramways Co. v. Paquin*,<sup>61</sup> elle reconnaissait l'existence d'une obligation de sécurité relative, en adoptant le motif suivant:

"Considérant que l'obligation de la défenderesse de voir à la sécurité de ses voyageurs ne va pas en-delà de ce que l'on peut raisonnablement exiger d'elle".

Une telle obligation, contractuelle, de sécurité relative rejoindrait ainsi, par son contenu, l'obligation légale de l'article 1053 du Code civil, de sorte que la prétendue victime d'un accident de transport, pour établir l'inexécution de l'obligation contractuelle du voiturier, aurait à prouver, tout comme en matière de responsabilité extra-contractuelle fondée sur l'art. 1053 du Code civil, non seulement un dommage, mais aussi une négligence, imputables au défendeur.<sup>62</sup>

Cette solution ne comporterait donc pas de soi, pour le demandeur, un avantage décisif sur le plan de la preuve, mais, dans ce domaine où les difficultés de preuve sont souvent si grandes, voire insurmontables, les tribunaux pourraient certainement user, comme en matière de responsabilité contractuelle médicale,<sup>63</sup> d'une sage discrétion par l'établissement d'un régime de présomptions de faits, d'ailleurs prévu par les articles 1238 et 1242 du Code civil.

Un tel régime de présomption simple de négligence serait, certes, susceptible de favoriser le demandeur en responsabilité, en lui évitant une preuve rigoureuse de faute à la charge du défendeur; mais il ne saurait non plus constituer pour celui-ci un insupportable fardeau, car—il convient de le noter—à la différence du débiteur d'une obligation de résultat, le débiteur d'une obligation de moyens contre qui jouerait une telle présomption simple de négligence pourrait s'exonérer par la preuve contraire de l'absence de toute faute dans l'exécution du contrat.

### 3. — OBLIGATION DE RÉSULTAT OU DE MOYENS SELON LES MODES DE TRANSPORT.

Cette troisième solution permettrait aux tribunaux d'imposer au voiturier une obligation contractuelle de sécurité différente selon le mode de transport utilisé par le passager. Ainsi, par exemple, le transport aérien, dans le cas d'un transport ne tombant pas sous le coup de la convention de Varsovie<sup>64</sup> ou encore le transport par chemin de fer, autobus, voiture-taxi, pourrait comporter,

<sup>61</sup>Précitée, *supra*, note 6, à la p. 24; voir également à ce propos: *Cardinal v. Beauchemin*, (1945) R.L. 31 (C.S.); *Woolfson v. Canada Steamship Lines Ltd.*, (1930) 36 R.L. 368 (C.S.).

<sup>62</sup>Voir, en ce sens: *Gratton v. Fitzgerald*, *supra*, note 3; aussi H. et L. Mazcaud et A. Tunc, *op. cit.*, t. 1, no 103-5, p. 119, no 115, pp. 145-146, no 151, p. 191, no 694-4 et s., p. 772 et s.

<sup>63</sup>Voir, par exemple: *Elder v. King*, 1957 B.R. 87; *G. . . v. C. . .*, précité, *supra*, note 13; *Durand v. Vézina*, précité, *supra* note 13. Et, d'une manière générale, voir *Parent v. Lapointe*, (1952) 1 S.C.R. 376, à la p. 381, mais à ce propos, voir P. A. Crépeau, *op. cit.*, *supra*, note 16, aux pp. 226 et s.

<sup>64</sup>Voir, pour le cas du transport aérien international, *la Loi sur le transport aérien*, 1952, S.R.C. ch. 45.

à la charge du voiturier, soit une obligation de résultat, soit une obligation de moyens.

Une telle solution, qui aurait sans doute le grand avantage de la souplesse, fournirait aux tribunaux québécois l'occasion d'une pénétrante et judicieuse analyse des divers modes de transport en tenant compte des risques encourus, des dispositifs de sécurité ou autres modes de protection offerts au passager.

Mais, quelle que soit la solution adoptée—qu'il s'agisse d'une obligation unique dans tous les cas, ou d'une obligation variable selon les modes de transport—une chose nous paraît certaine: le contrat de transport de personnes, régi par le droit civil de la province de Québec, comporte, en raison même de sa nature, à la charge du voiturier, une obligation de sécurité dont la violation dommageable donnera ouverture à une demande en réparation fondée, en vertu de l'article 1065 du Code civil, sur le régime contractuel de responsabilité civile.

### CONCLUSION

Nous avons tenté, au cours de ce travail, de montrer qu'une nouvelle orientation de la jurisprudence québécoise dans le domaine de la responsabilité civile du voiturier à l'égard du passager nous paraît à la fois possible et nécessaire.

Elle est possible, car les tribunaux québécois doivent, d'une part, apprécier la responsabilité du transporteur suivant les principes du droit civil, seuls applicables en la matière; ils doivent, d'autre part, écarter, comme ils l'ont fait dans le domaine de la responsabilité médicale, la théorie classique suivant laquelle le fardeau de la preuve est intimement lié au régime de responsabilité civile.

Elle est nécessaire, car la nature du lien contractuel entre le voiturier et le passager exige, croyons-nous, la présence, dans le cercle contractuel, d'une obligation de sécurité; qu'il s'agisse d'une obligation de moyens ou d'une obligation de résultat, peu importe, l'obligation contractuelle existe, cela suffit; sa violation dommageable entraîne l'application, nécessaire et exclusive, du régime contractuel de responsabilité civile.

Un tel redressement ne deviendra cependant réalité que si les tribunaux acceptent d'assumer pleinement leur rôle qui est d'interpréter et d'appliquer la loi suivant les principes de l'unité fondamentale et de la dualité technique de la responsabilité civile<sup>65</sup> et si, de plus, ils consentent à ne pas rejeter, comme dans l'affaire *Desmeules v. Renaud*,<sup>66</sup> sur les épaules du législateur, la responsabilité d'une décision que le législateur lui-même leur a expressément confiée en édictant l'article 1024 du Code civil qui constitue la charte fondamentale d'interprétation des contrats.

---

For footnotes <sup>65</sup> and <sup>66</sup> see following page.



<sup>44</sup>Ce sont précisément ces principes qui, à notre avis, ont été méconnus par certains juges de la Cour d'appel dans l'affaire récente *Godbout v. Marchand* (1960 B.R. 1132) où il s'agissait de savoir si une demande en responsabilité à l'encontre d'un médecin pouvait, aux termes de l'article 421, C.p.c., donner lieu à un procès par jury. La Cour d'appel répondit par l'affirmative. MM. les Juges Hyde et Rinfret semblent cependant avoir fondé leur décision sur le motif que si la responsabilité du médecin peut être contractuelle, elle peut également, à l'option du demandeur, avoir un fondement extra-contractuel et, dès lors, donner lieu à un procès par jury (*Ibid.*, aux pp. 1134, 1137). La reconnaissance, en faveur du demandeur, de l'option entre les régimes de responsabilité était, croyons-nous, inutile et nous paraît, en tous cas, juridiquement inadmissible. Elle était inutile car la base juridique d'une demande en responsabilité médicale ne saurait influencer sur le droit pour le demandeur d'obtenir un procès par jury. Il est, en effet, permis de croire que, puisque le "tort personnel": "dommage causé à la personne, dans sa vie, ses membres, sa santé ou sa réputation" (*Robinson v. Cie des Tramways de Montréal*, (1914) 23 B.R. 60, à la p. 66) peut, dans notre droit civil canadien, résulter soit d'une faute contractuelle, soit d'une faute extra-contractuelle, le demandeur qui réclame au médecin "la réparation d'un préjudice à sa personne" a le droit, quel que soit le fondement juridique de sa demande, d'opter pour un procès par jury. Voir, en ce sens: *Talbot v. Lavigne*, (1959) R.P. 200 (C.S.) et, à propos de cet arrêt: P.-A. Crépeau, *loc. cit.*, *supra*, note 17, à la p. 451. Et, de toutes façons, nous croyons que l'option entre les régimes de responsabilité et, à *fortiori*, le cumul de ces régimes, sont inadmissibles au motif qu'ils sont contraires aux principes fondamentaux du droit civil canadien. Une faute: violation d'une obligation juridique préexistante, ne saurait être à la fois contractuelle et extra-contractuelle. Si elle découle de la violation d'une obligation contractuelle, les parties ou, à leur défaut, le législateur, ont prévu un régime pratique — obligatoire — d'indemnisation que le demandeur, sous prétexte que les règles du régime extra-contractuel lui seraient plus favorables, ne peut écarter sans mépriser la force obligatoire des conventions et, partant, sans violer la loi. A quoi, par exemple, servirait, en effet, la règle (art. 1105, C. civ.) qui veut que, en matière civile, la responsabilité contractuelle des co-auteurs du dommage ne soit, en principe, que conjointe, si le demandeur peut, à son choix, écarter cette règle du régime contractuel et poursuivre suivant celle (art. 1106, C. civ.), à lui plus favorable, du régime extra-contractuel? Voir, pour autres différences: P.-A. Crépeau, *loc. cit.*, *supra* note 17, aux pp. 439 et s. Certes, dans les cas, nombreux, où il ne s'agit que d'apprécier la conduite du débiteur d'une obligation de moyens, il importe peu, en pratique, que la demande soit fondée sur l'art. 1053, C. civ. ou sur l'art. 1065, C. civ., car la faute, dans les deux cas, est la même; mais dès que, suivant les circonstances de l'espèce, doit s'appliquer l'une ou l'autre des règles pratiques d'indemnisation, différente selon que la responsabilité est contractuelle ou extra-contractuelle, l'option et le cumul ne sauraient être admis. Voir, en ce sens: *McLean v. Pettigrew*, précité, *supra* note 42, aux pp. 66-67.

<sup>45</sup>Précitée, *supra*, note 6.