

Droits et obligations des automobilistes aux croisements des rues

Louis-Philippe Gagnon

Volume 10, Number 2, 1942

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1102987ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1102987ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Gagnon, L.-P. (1942). Droits et obligations des automobilistes aux croisements des rues. *Assurances*, 10(2), 67–73. <https://doi.org/10.7202/1102987ar>

Droits et obligations des automobilistes aux croisements des rues

par

LOUIS-PHILIPPE GAGNON,

Secrétaire de la *Revue du Barreau*.

Les collisions d'automobiles aux carrefours provoquent très souvent des recours en dommages-intérêts. Les responsabilités se sont démontrées des plus difficiles à répartir. Il y a diversité d'opinions entre les juges de la Cour supérieure. La Cour d'appel même a rendu des décisions différentes. Aussi, n'est-il pas inopportun d'analyser quelques-uns des nombreux arrêts sur cette question et d'en tirer certaines conclusions.*

En principe, les droits des automobilistes se présentant à un croisement sont égaux. Pour prévenir les conflits, la loi québécoise, ainsi que certains règlements municipaux, ont exigé le ralentissement à huit milles à l'heure. Toutefois, l'observance de ces règlements nuisait à la circulation normale de véhicules construits pour rouler à grande allure. N'est-ce pas l'esprit de la loi de 1940, ch. 19 ? Cette obligation de ralentir

* Faute d'espace, nous ne reproduisons ici que les conclusions de Me Gagnon. On trouvera l'analyse des jugements auxquels l'auteur se réfère dans le numéro de février 1942 de la « *Revue du Barreau* ». Nous en extrayons cet article avec l'autorisation de la rédaction.

à huit milles à l'heure n'étant pas observée, le législateur¹ a édicté :

... aux croisements de chemins publics, la personne qui conduit un véhicule sur un des chemins est tenue de céder le passage à la personne qui conduit un véhicule qui vient à sa droite sur l'autre chemin...²

68

Au surplus, dans les centres urbains, on a institué « boulevards »³ certaines artères importantes. Au sens de ces règlements, les automobilistes doivent stopper en y arrivant. On pouvait donc en induire que la règle de respecter le droit de priorité⁴ de l'automobilistes venant de la droite, tombait, par le fait même, et que celui venant sur un « boulevard » était en droit de s'attendre que celui se présentant à sa droite, *a fortiori*, à sa gauche, devait lui laisser le passage.

Mais cela, comme nous l'allons voir, n'est pas si certain. Nous analyserons six arrêts de la Cour d'Appel où il s'agissait de collisions d'automobiles à des croisements de rues.

Quelles conclusions à tirer de toutes ces décisions ? Les actions de cette nature rentrent-elles dans la catégorie des causes d'espèces ?⁵ Doit-on donner un caractère absolu à l'obligation de respecter sa droite ? Une déclaration de faute commune rend-elle justice aux parties ? Pénétrer le premier dans un croisement dispense-t-il de respecter le droit de priorité ? Les signaux d'arrêt font-ils perdre le droit de passage à celui qui vient de la droite ?

¹ Loi des véhicules automobiles, S. R. Q. (1925), ch. 35, art. 36, par. 7, maintenant S. R. Q. (1941) ch. 142, art. 36, par. 7.

² Il n'est pas sans intérêt de comparer la disposition analogue du Code de la route, en France: art. 10, par. 2: « Aux bifurcations, croisées de chemins et carrefours, tout conducteur est tenu de céder la passage à un autre conducteur venant par une voie située à sa droite ». Quelle concision!

³ Cité de Montréal, règlement 1319, art. 1, par. 8.

⁴ L'expression « protéger sa droite » serait douteuse, en français. Nous écrivons plutôt « respecter le droit de priorité », « respecter le droit de passage », « tenir compte du droit de priorité » ou « assujetti à l'obligation de céder le passage ».

⁵ Vu l'arbitraire des juges, ne serait-il pas plus social d'y substituer l'arbitraire de la loi en lui donnant un caractère absolu?

Résumons : En dernière analyse, huit juges (Dorion, Hall, Walsh, Saint-Jacques, Bond, Francoeur, McDougall *ad hoc*, et Pratte *ad hoc*) tiennent qu'il faut respecter le droit de priorité et que la vitesse de celui venant de la droite ne constitue pas un élément de faute, trois d'entre eux (Dorion, Hall et Saint-Jacques) avaient auparavant fait prévaloir la théorie de la faute commune.

Trois juges (Galipeault, Barclay et Tellier) tiennent qu'il faut respecter le droit de priorité et que cette obligation tombe si celui qui y est tenu, pénètre en premier lieu. Deux d'entre eux (Galipeault et Barclay) avaient déjà déclaré que l'omission de respecter le droit de priorité était une faute capitale.

69

Cinq juges (Bernier, Galipeault, Saint-Germain, Rivard et Létourneau) tiennent pour la faute commune. Deux d'entre eux (Bernier et Saint-Germain) avaient déjà édicté qu'il faut respecter le droit de priorité.

Il apparaîtrait ainsi que l'obligation de respecter le droit de priorité a réuni un plus grand nombre de suffrages. Il ressort aussi que les facteurs en jeu dans les causes de cette espèce sont le degré de vitesse et la priorité de passage. Les trouve-t-on chez l'une et l'autre des parties, on décidera pour la faute commune. Si la vitesse de celui qui vient à droite ne constitue pas un élément de faute, il ne peut donc y avoir de faute commune.

On a dit: L'obligation de respecter le droit de priorité, à un croisement, tombe si celui qui y est tenu s'engage en premier lieu. N'est-ce pas précisément inviter celui-ci à accélérer sa vitesse à la vue d'une automobile sur sa droite? Peut-on absoudre un automobiliste qui n'obtiendrait le droit de passage qu'en violant la règle qui l'oblige à le céder à l'automobile qui vient de la droite? Il semble, à coup sûr, que sa responsa-

bilité serait d'autant plus grande qu'il a vu venir l'automobile de droite à une plus grande vitesse.

70

Quant aux droits et obligations des automobilistes se trouvant sur un « boulevard », l'automobiliste, qui roule sur un « boulevard » protégé chaque côté par des signaux d'arrêt, n'est plus assujéti à céder le passage à celui venant de la droite ou de la gauche. Il est en droit de s'attendre que les automobilistes, tant à sa droite qu'à sa gauche, lui laisseront le passage. En effet, celui qui approche d'un « boulevard » doit s'arrêter complètement et avant de repartir, s'assurer que la voie est libre, à gauche comme à droite. On dit qu'il lui suffit d'arrêter et qu'aussitôt après il obtient la priorité sur l'automobiliste qui survient à gauche. Il semblerait au contraire que les autorités municipales, en plaçant un poteau vertical au débouché même, n'avaient pas pour seul objet d'exiger un arrêt, mais de permettre à celui qui s'y présente, d'observer la circulation, d'écouter, regarder et ne s'engager dans le croisement qu'après avoir constaté que la voie est libre. Il nous semble aussi qu'il doit céder le passage à celui venant de la droite et de la gauche, surtout de la gauche, car le danger est plus rapproché.

Pour l'automobiliste qui roule sur le « boulevard », il n'existe plus, en théorie, de rues transversales. Pour qu'il jouisse normalement de l'avantage de se trouver sur un « boulevard » il n'est plus assujéti à l'obligation de ralentir à huit milles à l'heure, chaque fois qu'il aborde un croisement. Ne reprochons pas à celui qui a priorité de passage d'avoir roulé à une vitesse relativement rapide. Au contraire, celui qui devait céder le passage est doublement responsable s'il l'a vu venir à cette allure, car il aura mal jugé la vitesse de celui qui venait d'un côté ou de l'autre. Il est sage de suivre la règle émise dans *Drapeau v. Boivin* à savoir: celui à qui incombe le devoir de respecter le droit de priorité devra céder le passage

ASSURANCES

non seulement à celui qui se présente en même temps que lui au croisement, mais aussi à celui qu'il voit venir de la droite.

Toutefois, celui qui aura violé la loi ou la réglementation concernant le degré de vitesse permise, peut être condamné à une amende, mais certes, ce ne sera pas la vitesse qui aura été la cause directe ou immédiate.

Déclarer la faute commune dans les circonstances précitées, est loin d'être satisfaisant pour les parties. Au surplus, elle paraît injuste pour celui qui n'a commis après tout, qu'une négligence secondaire.⁶ En effet, n'avoir pas regardé à gauche ou rouler à une allure plus considérable que huit milles à l'heure ne sont pas des causes immédiates d'une collision. On ne peut reprocher une vitesse de 25 à 30 milles à celui qui n'est pas obligé d'arrêter et qui est en droit de s'attendre que l'automobile survenant à gauche lui cédera le passage. Autrement,

71

⁶ Lorsqu'il y a demande principale et demande reconventionnelle, la condamnation à 50 pour 100 des dommages-intérêts prouvés, déclarant la compensation, ne s'opère que pour la moitié des dommages prouvés: l'ajustement des comptes de cette moitié égalise les sommes à payer. Toutefois, l'autre moitié, souvent fort inégale, reste à la charge de chacun. Cet état de choses est injuste au regard du jugement même. Ne l'oublions pas, on déclare l'une des parties autant responsable que l'autre, néanmoins, d'une part il y aura un solde de \$400 à payer, de l'autre, une somme de \$150 seulement. Pourtant le hasard seul a voulu qu'un automobile fût plus endommagé que l'autre.

Exemple:	A	B	
Dommages prouvés	\$800	\$300	
Jugement pour 50 pour 100 ...	400	150	
A reçoit de B	250	250	B paye à A
A doit assumer paiement de la différence	150	400	Total de \$150 que B doit assumer et \$250 qu'il doit payer à A.
A doit en outre payer le solde du coût de ses dégâts, c'est-à-dire, l'autre moitié	400	150	B également responsable avec A n'a que \$150 à déboursier.

Que dire de la différence des frais et dépens entre une action de \$800 et de \$400 que A devra à son avocat tandis que B, également responsable, a bénéficié du hasard qui a voulu que son automobile fût moins endommagé? B n'aura qu'à payer la différence des frais et dépens entre une action de \$300 et une action de \$150.

Conclusions: faire une masse des dettes et dépens des deux parties, chacune en payant la moitié.

il serait inutile de lui accorder la priorité de passage. Qu'il regarde ou non à gauche importe peu, parce que même s'il avait regardé, il aurait été en droit de s'attendre que l'automobile de gauche lui laisse le passage.

72

Une collision n'arrive pas parce que l'un n'a pas cédé le passage et l'autre a roulé à trop grande allure. Pour que les fautes soient contributoires ou communes, il faudrait qu'elles fussent concurrentes et, autant que possible, de même nature. Par exemple, si l'obligation de céder le passage n'existait pas, les droits des automobilistes se rencontrant aux croisements seraient égaux, la vitesse de l'un et l'autre pourrait être la cause de la collision. Ce n'est pas la vitesse de celui qui vient à droite qui est la cause de l'accident, c'est la violation de son droit de passage. La faute serait commune si lui-même eût violé le droit de passage d'un troisième automobiliste venant à sa droite. Dans ce cas, ils seraient tous deux responsables à l'égard de ce dernier, et contributoirement à l'égard l'un de l'autre.

Aux croisements dotés de signaux automatiques à feux vert, ambre et rouge, il y a moins d'incertitude dans les devoirs des automobilistes. Leurs droits sont semblables à ceux qui se présentent à un croisement de rues dont l'une est munie d'une enseigne ou dispositif spécial indiquant que les conducteurs d'un véhicule doivent arrêter temporairement. Toutefois, il y a cette différence que pour le temps intermédiaire où le feu est ambre, celui qui y fait face conserve un droit relatif de passage. Le feu n'est pas encore rouge et sur la voie transversale, il l'est encore. Durant cette période, les droits et obligations des conducteurs de véhicule sont les suivants: celui qui fait face au feu rouge doit attendre que les automobiles bénéficiant du feu vert et du feu ambre, soient passés avant de s'engager. Lorsqu'il approche du croisement face au feu rouge, il y aura négligence de sa part de conserver

sa vitesse en tablant sur le feu vert lorsqu'il entrera dans le croisement. Le feu rouge exige l'arrêt complet, tandis que le feu ambre est comme le robinet qui se ferme et laisse encore écouler quelques gouttes.

Conclusions. 1. L'obligation de céder le passage au conducteur qui vient de droite a un caractère absolu. L'automobiliste de gauche doit laisser passer non seulement celui qui arrive en même temps que lui au croisement, mais même celui qu'il voit venir de sa droite. Plus grande sera la vitesse de celui qui vient de droite, moins excusable sera la faute de celui de gauche. Quel que soit son degré de vitesse, il est en droit de s'attendre qu'on lui laissera le passage.

73

2. Lorsque l'une des rues formant le croisement est un « boulevard », l'automobiliste qui y fait face doit arrêter, écouter, regarder et ne s'engager dans le croisement qu'une fois le chemin libre. Il doit laisser passer non seulement les véhicules venant de droite, mais surtout de gauche. Celui qui roule dans le « boulevard » est en droit de s'attendre qu'on arrêtera de chaque côté, et qu'on lui cédera le passage. Pour lui, la règle qu'il faut céder le passage au conducteur venant de droite n'existe pas.

3. L'automobiliste qui fait face au feu rouge doit arrêter tout à fait et s'il pressent que le feu changera au vert, il doit quand même ralentir en s'approchant du croisement. En effet, il y aurait négligence de sa part de conserver son élan et de s'engager au moment précis où le feu deviendra vert, car, l'automobiliste face au feu ambre vient d'y entrer et est en droit de continuer sa course dans le quadrilatère, sur le feu rouge.