

Propos sur les motos-neige

Jean Dalpé

Volume 40, numéro 1, 1972

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103739ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103739ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1972). Propos sur les motos-neige. *Assurances*, 40(1), 38–42.
<https://doi.org/10.7202/1103739ar>

Propos sur les motos-neige

par

JEAN DALPÉ

38 Un jour, un technicien imagina un appareil pétaradant, mais utile qui, dans notre climat froid, allait remplacer l'homme, le cheval ou le chien dans leur marche sur la neige. La moto-neige était née. Qu'on l'appelle ski-doo, comme l'a voulu son inventeur qui s'appelait lui-même Bombardier, ou autrement.

Le succès fut immédiat. À tel point qu'en 1971, on estime à deux cent mille dans la seule province de Québec le nombre de ces véhicules étroits, peu longs, mais qui peuvent transporter deux personnes ou du bagage, comme ils le firent un jour qu'un groupe d'Américains et de Canadiens (dont un des Bombardier) décida d'aller au Pôle Nord. Il s'y rendit à la deuxième tentative et en revint. Utile instrument de travail, la moto-neige est aussi un véhicule de sport, sur lequel s'est jetée une foule enthousiaste, ne doutant de rien et, surtout, pas de son aptitude à découvrir ainsi le monde enneigé des Laurentides et des Cantons de l'Est, au son d'un moteur bruyant, mais à la fidélité éprouvée.

Ce qui devait arriver se produisit : les accidents se multiplièrent, au point qu'effrayés les gouvernants s'inquièrent bientôt de ce petit monstre qui fonçait dans la tempête, ou parcourait les routes ou les pistes, en laissant derrière un cortège de morts ou de blessés, dont la presse écrite ou parlée faisait grand cas. Ils ordonnèrent une enquête sur les causes de ces sinistres nouveaux et dont certains étaient assez spectaculaires.

De leur côté, les juges jugèrent les faits qu'on leur apportait devant le tribunal, car qui dit accident, dit respon-

sabilité et qui dit responsabilité pose la question de l'indemnisation et de l'assurance. C'est ici que nous rejoignons notre propos ordinaire.

Préparés par le Conseil canadien de la sécurité en octobre 1970, puis par le ministère des Transports de Québec en janvier 1972, des rapports étudient les causes d'un certain nombre d'accidents survenus dans l'ensemble du Canada dans le premier cas et, dans le deuxième, au Québec. Voyons donc les causes de ces sinistres qui font la manchette des journaux, le lundi matin. Nous constaterons ensuite l'embarras des juges devant cette mécanique nouvelle, bruyante, rapide, utile mais assez dangereuse quand on la manipule sans modération. Et d'abord l'origine des accidents. Comme le note le Bureau des véhicules automobiles, on peut la ramener à un certain nombre de défaillances humaines :

39

- a) qui n'ont aucune relation avec l'âge du conducteur puisque dans le cas des trente-six accidents étudiés, quatre conducteurs étaient âgés de moins de seize ans et les autres de dix-sept à soixante-sept ans.

Le commentaire de l'enquêteur est précis et un peu choquant :

que ces accidents se produisent sur les routes ou qu'ils se produisent dans des endroits complètement dégagés (les champs), qu'ils se produisent dans des endroits plus renfermés (en forêt ou sur des rivières), il apparaît clairement que les circonstances qui entourent l'accident sont absolument indépendantes de l'âge, c'est-à-dire de la maturité du conducteur de la moto-neige impliquée.

- b) qui peuvent être rattachées à la maladresse, l'imprudence, l'impréparation à diriger un véhicule qui, par le fait de ses qualités et ses défauts, ne doit pas être conduit n'importe où et n'importe comment. En effet, note le commentateur :

Dès qu'un conducteur s'installe aux commandes d'une moto-neige, il semble perdre presque instantanément toute notion de sécurité, de prévoyance. Quel que soit son âge, la machine le subjuge . . . les fautes qu'il commet sont généralement le signe d'infantilisme ou d'une éducation tout à fait inexistante.

40

c) dont la cause principale est l'allure trop rapide que l'on adopte dès qu'on a le volant en mains :

L'excès de vitesse semble être devenu une règle générale chez les motoneigistes. note le rapport. Il semble également que la moto-neige ne puisse procurer de plaisir à ses adeptes que lorsqu'elle file à haute vitesse.

Et cela, quel que soit l'usage qu'on en fait. Ainsi, parmi les conducteurs de trente-six véhicules étudiés et mêlés à des accidents,

19½ pour cent sont des écoliers ou des étudiants.

19½ pour cent sont des usagers d'occasion qui conduisent pour leur simple agrément.

61 pour cent sont des travailleurs manuels.

Comme résultat très grave en soi, dans les trente-six sinistres impliquant cinquante-trois occupants :

70 pour cent ont été tués, et

23 pour cent ont été blessés.

Sur cinquante-trois personnes, quatre seulement s'en sont tirées indemnes.

C'est peu. Aussi le législateur s'est-il ému. Il a donné instruction qu'on prépare un texte destiné à établir un contrôle sur l'âge, la manière de conduire la moto-neige et la nature juridique même du véhicule nouveau. Car placés dans la situation embarrassante de ceux qui eurent à décider du sexe des anges, des magistrats ont été soit indécis, soit contradictoires jusqu'ici : la moto-neige doit-elle être oui ou non considérée comme un véhicule moteur, au sens de la loi, se sont-ils demandés ? Futile, au premier abord, cette question

avait des conséquences précises au point de vue juridique. Qu'on en juge par ces décisions contraires que nous empruntons à des recueils de jurisprudence :

Première décision :

La moto-neige doit être considérée comme un véhicule au sens de la loi d'indemnisation et son propriétaire doit être tenu responsable de tout dommage causé par son usage.

41

Deuxième décision :

Contrairement aux autres, le tribunal considère que cet accident survenu sur un lac, où il y a eu collision entre une moto-neige et un piéton, n'est pas un accident d'automobile au sens de la loi d'indemnisation et le mot « automobile » doit être considéré dans la seule perspective de cette loi. « L'analyse de cette définition nous conduit à décider que la moto-neige n'est pas une automobile au sens de la loi d'indemnisation bien que la moto-neige soit mue par une force autre que la force musculaire ».

Troisième décision :

Des dispositions contenues au paragraphe I de l'article 1 du code de la route s'appliquent en principe aux autos-neige ou motos-neige. Suivant la définition du terme « automobile » de l'article 2 de la loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, 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 dictée à l'article 3 de ladite loi et que dans les circonstances, loin d'établir qu'il n'y a aucune faute de la part du conducteur, la preuve montre qu'il a commis une faute grossière et une imprudence grave au sens de l'article 1,053.

Enfin, dans une autre cause, un autre magistrat, en employant des arguments contraires à la deuxième décision, admet que la moto-neige est un véhicule au sens de la loi d'indemnisation et que son propriétaire doit être reconnu responsable de tout dommage causé par son usage à moins qu'il ne récuse sa responsabilité.



42 Comme on le voit, il est grand temps qu'on s'entende sur le fond de la question, afin d'éviter que les avocats ne soient tentés par une imprécision à la base même du problème et que les juges ne continuent de se contredire dans leur interprétation de la loi. On doit donc se réjouir que le législateur songe à éclairer notre lanterne.

C'est le vœu qu'à titre d'assureur, nous faisons au terme de cet exposé. Si celui-ci est rapide et nécessairement un peu superficiel, il a pour mérite, croyons-nous, d'attirer l'attention du lecteur sur un appareil nouveau — ingénieux et utile — mais dont l'usage est rendu dangereux par la faute de celui qui s'en sert. Il pose à l'assureur des problèmes d'interprétation parce que personne n'en a jusqu'ici défini l'exacte nature juridique, autre indication que la technique, souvent, laisse la loi bien loin derrière.¹

¹ Pour l'instant, les textes que les juges doivent interpréter sont aussi vagues et imprécis qu'on puisse l'imaginer; ce qui explique que leurs arrêts soient contradictoires.