

La loi d'indemnisation : deux problèmes de fonds

Michel Parizeau

Volume 29, Number 3, 1961

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103421ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103421ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, M. (1961). La loi d'indemnisation : deux problèmes de fonds. *Assurances*, 29(3), 159–164. <https://doi.org/10.7202/1103421ar>

**LA LOI D'INDEMNISATION : DEUX PROBLÈMES
DE FONDS**

par

Michel Parizeau

On a beaucoup parlé récemment de cette nouvelle loi qui a été sanctionnée le 10 mai 1961. Certains ont attiré l'attention sur les avantages marqués que comporte une législation de ce genre, en regard surtout des lacunes manifestes qui existaient jusqu'alors quant à la protection des victimes; d'autres ont souligné certains aspects techniques pour en mieux faire comprendre l'application; d'autres, enfin, ont insisté sur certaines modifications qu'il serait peut-être heureux d'apporter afin d'en arriver, de façon plus complète, aux buts proposés.

159

Cependant, très peu semblent avoir soulevé certains problèmes fondamentaux que la législation met en cause. C'est devant cette constatation que nous avons voulu signaler au lecteur deux de ces problèmes qui, à notre sens, méritent au moins que l'on s'y attarde: un premier, qui se rattache aux modalités utilisées, celui de la responsabilité sans faute; et un second, qui touche au fond même de la loi, celui de l'intention qu'a eue ou qu'aurait dû avoir le législateur.

La responsabilité sans faute.

Nous savons que la province de Québec est assujettie, en matière de responsabilité civile, aux principes que l'on retrouve aux articles 1053 et suivants du Code Civil. Or, ce qui est fondamental dans ces principes, et ce qui d'ailleurs est très propre à la province de Québec, c'est qu'il doit y avoir nécessairement la présence des trois éléments suivants pour que la responsabilité surgisse: une faute, un dommage et un lien étroit de cause à effet entre cette faute et ce dommage. Le principe peut sembler bien élémentaire et même normal, mais il demeure à la base de tous les raisonnements

160

qui ont été faits jusqu'ici en matière de responsabilité. A date, on n'avait pas voulu se rattacher à la théorie du risque, assez en faveur dans les provinces de droit commun, en vertu de laquelle la responsabilité peut être imposée, même en l'absence de faute, si un risque de dommages à autrui a été créé; en somme, en vertu de cette théorie, on doit supporter les conséquences du risque que l'on fait courir aux tiers. Le seul domaine où l'on a retenu dans la province de Québec cette théorie du risque, c'est dans le cadre de la loi des accidents du travail: on a, en quelque sorte, établi un système de responsabilité automatique, impliquant la nécessité pour l'employeur de souscrire à un fonds dans lequel sont puisées les indemnités aux accidentés, mais faisant bénéficier le dit employeur d'une immunité contre les recours de ses employés. L'utilisation de la théorie du risque dans ce domaine particulier faisait suite à une nécessité d'ordre social. En effet, trop souvent, l'employé blessé n'avait pas de recours contre son employeur, étant donné d'une part les difficultés de la preuve des éléments constitutifs de la responsabilité du patron, et d'autre part des moyens de défense nombreux qui étaient à la disposition de ce dernier.

Dans le cas des accidents d'automobile, le problème est tout autre. Ce n'est pas la difficulté du recours judiciaire qui est en jeu, car on facilite déjà la tâche de la victime, surtout lorsqu'il s'agit d'un piéton, à l'aide de la présomption de faute qui s'applique en vertu de l'article 53 de la loi des véhicules-moteurs. C'est plutôt l'obtention d'une indemnité qui est rendue difficile par suite du nombre considérable d'automobilistes qui circulent sans assurance ou sans avoir la solvabilité suffisante.

Pour faciliter l'obtention de l'indemnité, le législateur est intervenu et a adopté la loi en question. Or, dans cette loi, on établit, entre autre chose, à l'article 3, que le propriétaire d'un véhicule-automobile est responsable des dommages cau-

sés par la faute du conducteur ou d'une personne qui se trouve dans la voiture, à moins évidemment que la dite voiture n'ait été volée. Cela revient en somme à tenir le propriétaire responsable même quand il n'y a aucune faute de sa part, d'où la dérogation au principe fondamental de la faute soulignée plus haut.

Tout en discernant l'intention du législateur en rédigeant un tel article de la loi, nous ne pouvons que regretter l'utilisation de ce moyen, d'autant plus qu'à notre sens, il n'était pas nécessaire. Pour appuyer cette dernière affirmation, considérons les cas suivants:

161

a) d'abord celui du propriétaire non-assuré ou insolvable: l'article 3 ne vient pas du tout en aide à la victime puisqu'il se trouve maintenant en face de deux insolvables, le propriétaire et le conducteur, alors que normalement il n'aurait été en face que d'un seul, le conducteur. De toute façon, la dite victime peut faire une demande au fonds d'indemnisation.

b) le cas du propriétaire non-assuré mais solvable: dans ce cas, évidemment, la victime est dans une meilleure position que si seul le conducteur n'est pas solvable. Mais de toute façon, même en l'absence de l'article 3, la victime pourrait quand même recevoir une indemnité du Fonds. Vaut-il la peine de renoncer à des principes juridiques bien établis (ce qui peut être utilisé éventuellement comme un précédent dans les cas de responsabilité qui ne proviennent pas de l'utilisation de véhicules-moteurs) pour permettre à la victime de bénéficier d'une garantie supplémentaire à celle qui est déjà offerte par le Fonds ?

c) le cas du propriétaire assuré: en vertu de la clause des polices d'assurance automobile connue dans le métier sous le vocable « clause omnibus », l'assureur s'engage à protéger de la même façon que l'assuré lui-même, toute personne ayant l'âge requis par la loi et ayant une connaissance suffi-

162 sante du fonctionnement d'un véhicule-moteur qui conduit personnellement le véhicule de l'assuré avec le consentement de ce dernier. Pourquoi tenir le propriétaire responsable alors que de toute façon la police d'assurance donne une garantie entière pour les autres chauffeurs? On nous mentionnera peut-être le cas où il s'agirait de chauffeurs qui ne seraient pas autorisés par l'assuré ou par un membre adulte de sa maison; nous ne voyons pas ici pourquoi on devrait pénaliser le propriétaire, d'autant plus qu'il n'a pas donné son assentiment à la conduite du véhicule par cette personne, alors que l'on exonère le propriétaire de tout blâme lorsque sa voiture a été volée. Le fait de conduire une voiture sans l'assentiment du propriétaire ne peut pas toujours être assimilé, juridiquement, à un vol; mais doit-on pour cela, d'une part faire porter le poids de cette distinction sur les épaules du propriétaire et d'autre part renoncer à ce qui a toujours été considéré comme fondamental dans notre Droit québécois. D'autant plus encore une fois, que le Fonds est là pour indemniser la victime.

L'idée sous-jacente de la loi : l'indemnisation des victimes.

On ne saurait discuter le fait que ce qui a amené le législateur à adopter le bill 48, c'est sans contredit les pressions exercées depuis nombre d'années par divers individus, groupements et associations, qui s'élevaient devant l'injustice criante réservée à certaines victimes d'accidents imputables à des automobilistes insolvables. Un père de famille était tué dans un accident et laissait derrière lui une veuve et plusieurs enfants ne disposant pas de ressources financières suffisantes; un père de famille, blessé par suite d'un accident était incapable de faire vivre sa famille; ou encore une jeune personne était estropiée et devait renoncer à une vie normale et au travail. C'était là assurément les cas auxquels on songeait surtout, lorsque l'on réclamait soit une loi d'assurance automobile obligatoire, soit une loi de responsabilité financière.

Or, le bill 48 porte non seulement sur le cas de blessures corporelles ou de mort mais aussi sur le cas de dommages matériels. Par ailleurs, les montants qui ont été prévus ne sont que de \$10,000.00 pour blessures corporelles à une personne, de \$20,000.00 pour plus d'une personne dans un même accident et de \$5,000.00 pour dommages matériels à autrui. \$10,000.00 pour la victime d'un accident sérieux, c'est évidemment mieux que de ne rien obtenir du tout; mais a-t-on songé à ce qu'une veuve avec plusieurs enfants pouvaient faire avec une somme de \$10,000.00 ? N'est-on pas frappé par le peu de différence entre l'indemnité prévue pour blessures et celle accordée pour dommages matériels, ces derniers étant relativement secondaires ? Il est sûrement désagréable d'avoir à dépenser une somme de \$500.00, \$1,000.00, \$2,000.00 même, pour réparer ou remplacer sa voiture qui a été endommagée ou détruite par un tiers insolvable. Mais sont-ce là les indemnités auxquelles on pensait lorsque l'on a voulu assurer l'indemnisation des victimes ?

163

D'un autre côté, a-t-on aussi songé que les accidents qui impliquent des dommages matériels à autrui sont beaucoup plus nombreux que ceux qui impliquent les blessures corporelles, que les sommes en jeu sont beaucoup plus faibles mais qu'à cause du nombre considérable de cas, les montants déboursés en pertes matérielles dépassent énormément ceux qui se rapportent aux blessures ? Ne s'est-on pas rendu compte qu'en utilisant des normes aussi basses pour blessures corporelles et en prévoyant la garantie pour dommages matériels, on ne se trouvait pas vraiment à régler le problème des victimes ?

Nous avons cru comprendre que certains travaux de statistique avaient été effectués et qu'on avait déterminé qu'en éliminant les dommages matériels, en somme ceux qui ont l'incidence individuelle la moins grande, on pourrait en arriver à offrir une garantie pour blessures plus considérable,

de \$50,000. ou peut-être même de \$100,000., sans impliquer pour autant des déboursés beaucoup plus élevés pour le Fonds. Par ailleurs, même si en procédant ainsi, on se trouvait, en fait, devant la nécessité d'établir des réserves plus importantes, il aurait été simple d'exiger des automobilistes une certaine participation monétaire, en faisant une distinction très nette entre les automobilistes assurés et les non-assurés, par exemple \$1.00 dans le premier cas et \$10.00 dans le second, tout en demandant aux assureurs de combler les déficits; alors qu'actuellement tout le poids financier incombe à ces assureurs, avec les conséquences que notent, de façon pertinente, d'autres collaborateurs dans ce même numéro.

En profitant de l'expérience des autres provinces, le Québec aurait pu innover. Nous regrettons qu'il ne l'ait pas fait. Il n'est cependant pas trop tard pour corriger cet état de chose, et c'est dans cette optique que nous livrons ces quelques remarques constructives.

PLAN D'ASSIGNATION DES RISQUES OU POOL DES RISQUES ASSIGNÉS

par

Robert Parizeau

Dans un article précédent paru dans le numéro de juillet 1961, nous attirions l'attention des compagnies cédantes sur la nécessité de prévoir dans leurs traités automobile en quote-part et en excédent de sinistres, une clause précisant que le réassureur acceptera de garantir automatiquement tous les risques normalement exclus du cadre du traité, qui seraient imposés par le Plan; et cela jusqu'à concurrence des montants mentionnés dans la loi. Aujourd'hui, nous voudrions étudier brièvement le fonctionnement du plan d'assignation des risques et voir s'il n'y aurait pas une autre solution.

Les risques sont actuellement attribués à chaque compagnie, en fonction du volume de primes brutes souscrites.