

La loi d'indemnisation : quelques anomalies

Edmond Paquet

Volume 29, Number 3, 1961

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103423ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103423ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Paquet, E. (1961). La loi d'indemnisation : quelques anomalies. *Assurances*, 29(3), 173–176. <https://doi.org/10.7202/1103423ar>

retically receive 7.3 assignments in each 100. In practice, however, he would receive only 7 of the first 100 bloc and the .3% would be carried as a charge against the second 100, increasing his percentage of the second bloc to 7.6. He would be given 8 assignments in the second bloc and would be credited with the excess amount (.4%) on the third bloc, at which time his percentage would become 6.9, he would receive 7 assignments, and a credit of .1 would be carried to the fourth bloc. This procedure prevents the automatic re-use of the master set for each succeeding bloc which is possible when 1000 assignments are used. It should, therefore, only be attempted when the total volume is less than 1000. (It should also be used for fractions of 1000 assignments, i.e., toward the end of a year, the system should change from the thousand bloc to one hundred blocs in order that the allocation will be properly sensitive.

LA LOI D'INDEMNISATION : QUELQUES ANOMALIES

par

Edmond Paquet

La loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accident d'automobile est maintenant en vigueur depuis quelques semaines. Malgré le court temps écoulé, des amendements nous paraissent nécessaires afin de faciliter son application.

Dans l'ensemble, cette loi était essentielle et désirée depuis longtemps par des personnes soucieuses de sécurité routière. Cependant, dans le texte actuel, il existe certaines anomalies qui laissent au lecteur une impression de rédaction un peu hâtive. Cette loi touchant toutes les classes de la société, il aurait été important qu'elle fût rédigée avec la plus grande réflexion. Nous nous efforcerons ici de souligner certaines de ces anomalies en espérant que le législateur voudra bien, éventuellement, apporter les modifications voulues aux dispositions qui ont été prises.

Le premier point touche la responsabilité presque absolue du propriétaire d'un véhicule-automobile. Ce dernier devient, en effet, responsable des dommages causés par l'usage

174

de son véhicule, qu'il en soit ou non le conducteur, à moins qu'il ne prouve l'absence de faute de sa part, de la part du chauffeur ou d'un passager ou encore qu'il n'établisse que le dit véhicule, au moment de l'accident, avait été volé. Cette présomption de faute est donc beaucoup plus onéreuse pour lui que celle qui était déjà prévue par l'article 53 de la loi des véhicules-moteurs, qui, à toutes fins pratiques, ne s'applique qu'à l'égard des piétons. Etant donné que, contrairement à ce qui se produit dans la province d'Ontario, l'automobiliste peut être tenu responsable dans le cas de blessures subies par ses passagers et que par ailleurs le bill 48 ne distingue pas entre piétons et passagers, on pourrait se trouver devant la solution illogique d'être en présence de deux automobilistes impliqués dans un même accident, contre lesquels pèserait une présomption, chacun y étant soumis. Que feront nos tribunaux lorsque des cas de ce genre leur seront soumis ? Appliqueront-ils la théorie de la neutralisation des présomptions qui a parfois été soulevée pour justifier la non-application de la présomption sous l'article 53, lorsqu'il s'agit de blessures subies par des passagers ? Par ailleurs, utiliseront-ils cette même théorie dans le cas de dommages matériels, lorsque deux voitures entrent en collision ? Il nous semble qu'il y a là une question qu'il faudrait trancher en précisant la loi, sans attendre que la chose soit menée devant les cours.

La quatrième section de la loi concerne le « Fonds d'indemnisation des victimes ». En vertu du texte, celui qui a recours au Fonds, pour obtenir le remboursement de ses dommages, doit au préalable obtenir un jugement contre le tiers devant une cour de justice. Après coup, le Fonds doit l'indemniser si le tiers condamné ne peut pas remplir ses engagements, et cela jusqu'à concurrence des limites prévues par la loi, c'est-à-dire \$10/20,000.00 pour blessures corporelles et \$5,000.00 pour dommages matériels. En retour, cependant, l'appelant au Fonds doit donner à ce dernier une subrogation

complète de ses droits; c'est du moins ce que laisse entendre l'article 39 de la loi: « La demande au Fonds lui transporte tous les droits du créancier sans restriction ». Si l'on interprète cette phrase à la lettre, il faudrait conclure que l'appelant n'a plus aucun recours contre la partie responsable. Or, que se passerait-il si le montant du jugement était supérieur au montant accordé par le Fonds? Qu'advierait-il de la différence si le Fonds réussissait éventuellement à obtenir du tiers responsable, la totalité du montant accordé par le tribunal? Serait-il raisonnable que le Fonds conserve le plein montant récupéré? Nous ne le croyons pas et nous souhaitons que la loi soit modifiée en conséquence, soit en précisant que la subrogation ne joue que jusqu'à concurrence du montant obtenu du Fonds, soit en imposant à ce dernier, l'obligation de remettre l'excédent à la victime.

175

Le Fonds est alimenté par les compagnies d'assurance-automobile opérant dans la province de Québec et cette alimentation du Fonds est basée sur le chiffre d'affaires, dans la province, de chaque compagnie. A première vue, cette formule semble juste. Mais à notre avis, cette façon de procéder est au détriment des compagnies dont la principale source de revenus est l'assurance automobile. Comparativement aux compagnies anglaises, américaines ou autres, la grande partie des revenus des compagnies du Québec, provient de la province. Une compagnie canadienne-française peut recevoir, par exemple, \$5,000,000.00 de primes. C'est là tout son chiffre d'affaires. Une compagnie étrangère obtiendrait également \$5,000,000.00 dans la province mais, de plus, percevrait \$95,000,000.00 ailleurs. Advenant le cas, comme c'est possible, que l'expérience dans la province soit mauvaise durant une année particulière ou même durant quelques années consécutives, qu'advierait-il aux compagnies du Québec? Elles se trouveraient peut-être dans une situation financière difficile, tandis que les compagnies étrangères, ayant d'autres

ressources de revenus ailleurs, continueraient leurs opérations et reprendraient graduellement le contrôle de l'assurance dans la province.

176 Il ne faut pas oublier qu'en vertu du « plan des risques assignés », on impose à nos compagnies l'obligation d'accepter des risques qui, normalement, seraient refusés. On peut s'attendre à ce qu'elles soient forcées d'assurer, à l'occasion, des irresponsables, de protéger des chauffeurs qui n'ont aucun sens de la sécurité des autres. Si l'on ajoute à cela la nécessité d'alimenter à même leurs revenus le Fonds d'indemnisation des victimes et la nécessité de ne pas invoquer les clauses de nullité qui, normalement, pourraient être soulevées contre l'assuré lui-même, on se rend compte que la nouvelle loi impose un fardeau très lourd aux assureurs.

Certes, les compagnies d'assurance du Québec sont prêtes à apporter la plus grande collaboration au législateur, en vue de préserver le public; mais pourquoi leur impose-t-on un aussi grand risque sans leur donner une garantie sérieuse que ce risque ne deviendra pas la perte des compagnies du Québec?

Nous avons voulu soulever ici un certain nombre de points qui nous semblent importants et qui méritent, croyons-nous, une attention particulière afin de prévenir un malaise sérieux susceptible de surgir dans notre industrie.

LES LOIS DE SOLVABILITÉ DES AUTOMOBILISTES

par

René Callès

Il est extrêmement important que les assureurs et les courtiers soient bien au courant des lois canadiennes de solvabilité des automobilistes, dites « Financial Responsibility Laws » dans les provinces anglophones du Canada.

Ces lois sont complexes, car elles diffèrent d'une province à l'autre, mais on peut se consoler en pensant qu'il n'y