

Connaissance du métier

G. P.

Volume 30, Number 3, 1962

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103459ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103459ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

P., G. (1962). Connaissance du métier. *Assurances*, 30(3), 163–175.
<https://doi.org/10.7202/1103459ar>

Connaissance du métier

par

G. P.

I — La clause d'assurance combinée en assurance automobile

Une voiture automobile est assurée en vertu de la garantie dite combinée (section C de la police d'assurance-automobile). Cette clause se lit ainsi:

163

“L'assureur s'engage à indemniser l'assuré contre les pertes ou dommages directement et accidentellement causés à l'automobile, y compris ses accessoires (mais non les tapis, couvertures de voyage, bagages, effets personnels, carrosseries supplémentaires et appareils de radio à la fois émetteurs et récepteurs et leurs accessoires) et résultant de toute autre cause que la collision avec un autre objet, en mouvement ou stationnaire, ou le capotage.

Les bris de glaces et les pertes causées par des projectiles, chutes d'objets, incendies, vols, explosions, tremblements de terre, ouragans, grêle, eau, inondations, vandalisme, émeutes ou agitations populaires ne seront pas considérés comme des pertes résultant de collision ou de capotage.”

Donc, en règle générale, tout dommage résultant de collision ou de capotage est exclu de la garantie accordée moyennant une prime particulière. Au premier abord, cela paraît tout simple. Il suffit de se reporter à la cause initiale du dégât pour conclure. Si le dommage résulte de la collision, il n'est pas garanti puisque la clause précise “résultant de toute cause autre que la collision”. Mais il se trouve aussi qu'elle mentionne ceci:

“Les bris de glaces . . . ne seront pas considérés comme des pertes résultant de collision ou de capotage.”

Dans le cas d'un dommage où il est possible de bien déterminer, par exemple, les dégâts causés par la collision et

164

par l'eau, l'assureur ne devrait-il pas rembourser ces derniers qui ne doivent pas être considérés comme résultant de collision ou de capotage? Salomon en eût peut-être décidé ainsi dans sa sagesse célébrée par l'Ancien Testament. La Cour d'Appel, après la Cour Supérieure, en a conclu autrement et on ne peut la blâmer puisqu'elle a voulu à nouveau dégager la grande règle de la cause initiale. Voici les faits d'un procès où elle s'est prononcée le 20 février 1962. Il s'agit de la Compagnie Chimique Franco-américaine (1954) Limitée (demanderesse) appelante vs Imperial Insurance Office et Sun Insurance Office (défenderesse) intimée.

a) Pour éviter un camion sur le quai des Éboulements, le conducteur de l'auto assurée par le groupe de Sun Insurance Office donne un coup de volant qui évite le choc, mais "provoque un contact entre sa voiture et un taquet". L'une des roues est coïncée et la voiture bascule dans l'eau.

b) Les dommages à l'auto même se répartissent à peu près ainsi: réparations imputables à la collision même \$2,156 et à l'eau: \$1,274.

La question se pose: l'assureur est-il tenu de rembourser tous les frais ou la partie imputable à l'eau?

Si la voiture n'est pas assurée contre la collision, elle l'est contre les dommages par l'eau. Ceux-ci doivent-ils être considérés comme une "perte résultant de collision ou de capotage". L'arrêt est très clair: il faut considérer la cause initiale — la cause "efficiente" de l'accident et des avaries. Or, celle-ci c'est le choc de la roue contre le "taquet" ou "*niggerhead*", le dommage par l'eau en étant une conséquence. Voici les notes du juge Bissonnette à ce sujet, dont l'opinion est partagée par les quatre autres juges appelés à se prononcer:

"On peut déduire que placée, dans la clause précitée, entre les événements de grêle et d'inondations, l'expression "eau" serait un élé-

ment de la nature ejusdem generis. Quoi qu'il en soit, il me paraît incontestable que cette dérogation, apte à lier les défenderesses, ne saurait s'appliquer, à moins que l'eau n'ait été la cause du dommage. Il lui fallait être la cause efficiente de l'accident et des avaries. Si l'action de l'eau ne fut que la suite, la conséquence d'une cause déjà existante, dont le mouvement avait été préalablement déclenché, cette eau, loin de jouer un rôle actif, n'a été qu'une cause indirecte, accidentelle, n'assurant en quelque sorte que les effets d'une cause immédiate, nécessaire, étrangère à sa présence dans le lit du fleuve. En effet, en dépit de l'excellente argumentation de l'avocat de la demanderesse, il faut répéter qu'il y a eu un contact entre l'automobile et le taquet et que c'est cette cause qui a précipité la voiture au fond du fleuve.

165

En conclusion, dès lors qu'une collision se produit, l'avenant sous étude exonère l'assureur, à moins que la cause déterminante de la collision ne résulte d'un fait ou d'un élément envisagé par la stipulation de responsabilité qui s'y trouve. A mon grand regret, la demanderesse ne peut s'en réclamer."



Il y a là, nous semble-t-il, l'application de la grande règle de la cause première, qu'il faut toujours se rappeler quand on veut déterminer les conséquences ultimes d'un acte et, en assurance, de leur garantie. En somme, on retrouve la même idée qui s'applique en assurance contre l'incendie quand une indemnité est versée à un assuré chez qui le sinistre n'a pas commencé; il n'a pas subi un dommage causé par le feu, mais la chose assurée a été endommagée par l'eau, par les échelles, les crampons et, en général, le matériel utilisé pour combattre le sinistre.

II — La nouvelle police d'assurance automobile

Le surintendant des assurances de Québec, en collaboration avec les milieux intéressés, a procédé à une révision de la police d'assurance automobile. L'intention, c'est de rapprocher le contrat le plus possible de celui qu'utilisent les autres provinces du Canada, tout en gardant certaines dispositions qui sont propres à la province de Québec, comme

la responsabilité de l'automobiliste envers les personnes transportées. Le Code civil conservant la règle de la faute, la police d'assurance automobile doit garder les stipulations nécessaires pour mettre le conducteur et le propriétaire de la voiture à l'abri.

166 Nous ne pouvons ici indiquer toutes les modifications apportées à la nouvelle police. Nous référons le lecteur, pour cela, à un dépliant que la All Canada Insurance Federation lui consacre et qui note toutes les différences de rédaction et de portée. Nous voulons simplement noter quelques points particuliers qui nous paraissent intéressants.

1 — Et d'abord, la possibilité de fondre les garanties dites "combinée" et "collision - capotage", en une seule rubrique dite "tous risques", avec une franchise unique, celle-ci jouant dans tous les cas, sauf pour le feu et le vol. Ainsi, la franchise de \$100 s'appliquerait à tous les dommages matériels (sauf la restriction déjà indiquée), alors qu'auparavant, elle ne se référait qu'aux risques de collision - capotage, une autre franchise de \$25.00 grevant l'indemnité de bris de glaces.

En somme, on simplifie, en généralisant la franchise, mais on accorde aussi une réduction de prime. Ce sera à l'assuré de faire le choix.

2 — L'avenant des frais médicaux s'applique¹ "maintenant à l'assuré et au conjoint, non seulement lorsqu'ils conduisent une autre automobile, mais aussi lorsqu'ils voyagent dans un tel véhicule."

3 — La garantie de l'automobile "de remplacement temporaire ne s'étend pas seulement à la responsabilité civile, mais aussi aux dommages subis par l'automobile. Elle s'ap-

¹ Les phrases entre guillemets sont tirées de la plaquette de la All Canada Insurance Federation intitulée "La nouvelle police automobile du propriétaire".

plique aussi lorsque l'automobile décrite a été vendue et que l'assuré a emprunté une voiture de garage en attendant la livraison de sa nouvelle voiture."

4 — L'assureur convient "de ne pas exercer ses droits de subrogé contre une personne qui pourrait avoir endommagé la voiture de l'assuré en la conduisant. Cette disposition n'est pas valable pour les garagistes et leurs gens, ni pour les personnes qui ont commis quelque violation des conditions de la police." La clause 1 (b), sous le titre "Conventions Supplémentaires", se lit maintenant ainsi:

167

"de renoncer à la subrogation à l'égard de toute personne qui, avec le consentement de l'Assuré, a l'automobile sous ses soins, sa garde ou son contrôle, à condition que cette renonciation ne s'applique jamais à une personne (i) qui a l'automobile sous ses soins, sa garde ou son contrôle alors qu'elle s'occupe de vendre, réparer, entretenir, remise ou parquer des automobiles, ou (ii) qui a violé une condition de la présente police."

Cette nouvelle disposition libère le conducteur de sa responsabilité personnelle, sauf s'il viole, par exemple, les conditions 4. (2), (a), (b), (c), (d) et 5. de la police. Il reste donc encore exposé à ce que l'assureur revienne contre lui en exerçant tous les recours que lui accorde la police. Cette clause 1 (b) des "Conventions supplémentaires" supprime, toutefois, la possibilité d'un recours contre l'ami qui emprunte la voiture de l'assuré ou contre le fils majeur à qui le père prête sa voiture. Ce n'était que dans des cas exceptionnels que l'assureur invoquait la règle que l'emprunteur doit remettre la chose empruntée au propriétaire, dans l'état antérieur. La nouvelle disposition enlève au contrat d'assurance ce qu'il pouvait avoir d'odieux dans ces cas particuliers. Seul reste le recours quand le conducteur viole une condition de la police d'assurance.

5 — La garantie relative aux dommages corporels ne comporte plus la restriction antérieure pour les personnes

transportées dans les voitures commerciales. Jusqu'ici, celles-ci étaient exclues, mais elles pouvaient être comprises moyennant un avenant annexé au contrat et le paiement d'une surprime. La nouvelle clause de la police est différente puisqu'elle inclut dans la garantie, les personnes transportées

- 168 a) sans limitation de nombre pour les automobiles de promenade privées, station-wagons et autobus;
- b) jusqu'à concurrence de quatre personnes pour les autres automobiles.

C'est mieux qu'auparavant puisque, ainsi, il y a non plus absence de garantie pour les camions, par exemple, mais simplement limitation du nombre de passagers.

Une question se pose, cependant. Dans quelle catégorie rangera-t-on la voiture particulière servant a) à des fins de clientèle. C'est le cas du médecin, par exemple; b) à des fins d'affaires: le cas du voyageur de commerce, du courtier d'assurances ou de la personne qui emploie sa voiture pour ses affaires; c) à des fins d'affaires et à la livraison commerciale occasionnelle.

Auparavant, la clause se lisait ainsi:

“En aucun cas, toutefois, l'Assureur n'est responsable en vertu de la présente Section

- (c) de la perte ou du dommage résultant de blessures corporelles (y compris la mort) subies par toute personne voyageant dans ou sur l'automobile ou en train d'y monter ou d'en descendre, à moins que l'automobile assurée n'entre dans la catégorie des automobiles de promenade privées servant surtout à des fins personnelles ou familiales et aux visites d'affaires.”

Comme on dit maintenant “automobiles de promenade privées”, il faudrait, croyons-nous, préciser davantage, soit en définissant exactement ce qu'il faut entendre par là, soit en indiquant les mots “automobiles particulières servant à des fins de promenade ou d'affaires, y compris la livraison

commerciale occasionnelle". Sans quoi, on reste exposé à ce que le Tribunal, s'en tenant au sens ordinaire des mots employés, ne veuille pas tenir compte de l'intention, même manifeste.

Le voyageur de commerce, ayant six personnes dans sa voiture au moment de l'accident, ne peut courir le risque de voir son assurance frappée de nullité parce que son cas n'a pas été prévu dans les conditions du contrat. C'est un cas, mais il en est d'autres qu'il faut le plus tôt possible faire trancher, à notre avis.¹

169

Cela dit, il faut féliciter le service des assurances de l'effort d'uniformisation qu'il fait un peu dans tous les domaines. C'est d'excellente besogne dont il est bon de reconnaître la valeur.

III — A quel âge peut-on conduire une voiture automobile dans la province de Québec ?

L'article 5 de la loi No 27 le précise ainsi:

"§2. Des permis de conducteur et de chauffeur"

5. Les articles 15 et 16 de la dite loi, sont remplacés par les suivants:

"15. 1. Il est défendu de conduire un véhicule automobile sur un chemin public à moins d'être âgé d'au moins dix-sept ans et d'avoir un permis de conducteur ou de chauffeur.

2. Une personne, ayant atteint l'âge de dix-sept ans, peut cependant conduire une automobile durant une période de temps n'excédant pas deux mois, pourvu qu'un permis à cet effet lui soit octroyé par le Bureau, sur paiement d'un honoraire établi par le ministre, et qu'en conduisant elle soit accompagnée d'une personne ayant un permis de conducteur ou de chauffeur.

3. Une personne ayant atteint l'âge de seize ans, inscrite à un cours de conduite automobile approuvé par le directeur, peut cependant conduire une automobile à double commande pourvu qu'un permis à cet effet soit octroyé par le Bureau, sur paiement d'un honoraire établi

¹ Tout le monde n'est pas de cet avis, il est vrai. Nous l'admettons en toute simplicité.

par le ministre, et qu'en conduisant, elle soit accompagnée d'un instructeur diplômé.

4. Lorsqu'une personne a suivi avec succès un cours approuvé par le directeur comportant au moins vingt-cinq leçons théoriques d'une heure et six leçons pratiques d'égale durée, un permis de conducteur peut lui être accordé quoiqu'elle n'ait pas atteint l'âge de dix-sept ans.

170 5. Un permis ne peut être délivré en vertu du présent article à une personne n'ayant pas atteint l'âge de vingt et un ans, à moins que le consentement écrit de son père, de sa mère ou de son tuteur, selon le cas, ne soit déposé au Bureau.

6. La personne qui conduit une automobile en sa qualité de chauffeur du propriétaire doit avoir un permis de chauffeur."

"16. Il est défendu de conduire un autobus ou un véhicule de livraison sur un chemin public à moins d'être âgé d'au moins vingt et un ans et d'avoir un permis de chauffeur."

La réponse est différente suivant les cas. Entre les trois, l'âge varie de 16 à 21 ans.

IV — Le prêt-bail à l'industrie

Il ne s'agit pas d'un prêt-bail consenti à un pays, comme à l'époque de la dernière guerre ou de l'après-guerre, mais simplement d'un mode de financement qui est mis à la disposition de l'industrie aux Etats-Unis et, sur une moindre échelle, au Canada. Nous en tirons l'idée d'un travail contenu dans le rapport no 71 de l'American Management Association: "New Responsibilities in Corporate Finance". L'auteur de l'étude, qui sert de base à nos commentaires s'appelle Arnold P. Moran. Il l'intitule "*The lease transaction*", ce qui est une autre forme de financement de l'entreprise en Amérique. On sait ce dont il s'agit. Un industriel veut construire une usine, agrandir son établissement existant ou encore il a besoin de machines coûteuses.¹ S'il en paie les frais lui-même, il est forcé d'immobiliser des sommes considérables qu'il n'a peut-être pas, ou, s'il les a, son fonds de roulement

¹ Le mode de financement s'étend aussi à l'usage de voitures automobiles.

est réduit d'autant à une époque où il a besoin d'argent. Une première solution est d'emprunter à l'aide d'une émission d'obligation. S'il ne peut y avoir recours, s'il juge le coût trop élevé ou s'il craint l'ingérence du prêteur, il peut s'adresser à une société qui paiera tous les frais de la construction et de l'achat et, en retour, lui louera les lieux ou la machinerie, moyennant un prix de location comprenant à la fois l'intérêt et le remboursement du capital. Une fois celui-ci effectué, l'industriel deviendra le propriétaire de la chose. Ainsi, dans l'intervalle, il aura pu en jouir, en tirer tous les avantages du propriétaire, moyennant un prix qu'il est facile d'établir à l'avance et de justifier par une répartition du paiement dans le temps, sans immobiliser les ressources de l'entreprise. L'auteur du travail en recherche, à l'American Management Association, les avantages et les inconvénients du point de vue du coût, du fonctionnement et de l'impôt. Voici les principaux avantages qu'il y voit:

171

- 1.— "If a company decides to lease, it does not have to invest any equity or working capital in new buildings; in short, 100-per-cent financing is available. In the case of equipment, only a few months' rent must be advanced — not the down payment of 25 per cent which is common under conditional sales financing.
- 2.— "Restrictive covenants which might be written into a debt agreement by a bank or other financial institution may be avoided.
- 3.— "Piecemeal debt financing through a series of debenture issues is avoided.
- 4.— "The financing cost — as an out-of-pocket expense — that would be incurred if debenture financing was used is avoided.
- 5.— "Leasing is one method of guarding against inflationary tendencies; at any rate, it is better than postponing the use of an asset until the means to buy is created. A contract written now will have the lowest long-term cost since today's commitment will be liquidated from income in future years as it is realized. Of course, profits are generated because equipment is used, not because it is owned."

Et il en ajoute trois autres qu'il étudie sous le titre de "*Greater aggregate volume of borrowing*", "*Increased cash flow*" et enfin, "*Postponement of a significant portion of the tax bill*". C'est dire en somme, que le prêt-bail permet d'obtenir des sommes plus élevées, de ne pas toucher au fonds de roulement de l'entreprise et de remettre à plus tard une importante tranche de l'impôt. Toutes choses qui, avant de conclure l'entente, demandent à être étudiées avec précision.

172

Le travail de monsieur Arnold P. Moran a trait au marché américain. Il est intéressant pour nous, même si, en l'écrivant, l'auteur pensait surtout à la grande entreprise américaine, ce mastodonte. Les problèmes sont identiques, cependant, même s'ils ne sont pas à la même échelle.



La méthode du prêt-bail existe également au Canada où elle prend une importance chaque jour plus considérable. Une brochure de l'Industrial Acceptance Corporation¹ nous apporte une étude intéressante sur la manière de procéder pour l'outillage industriel et ses avantages. Quant aux inconvénients possibles, ils découlent suivant les cas particuliers de l'application de la formule suivante que suggère I.A.C.:

- "a) le coût;
- "b) la valeur résiduelle;
- "c) la perte possible de possession de l'outillage à l'expiration du bail;
- "d) l'évolution des rentrées et sorties de fonds (cash flow) pendant le terme du bail;
- "e) le coût final global, y compris la perte de valeur résiduelle."

C'est de l'analyse de ces divers éléments que viendra la décision.

¹ Le financement de l'équipement et de l'outillage.

A S S U R A N C E S

Pour aider à la compréhension du sujet, l'I.A.C. donne deux exemples, l'un de financement par une émission d'obligations et l'autre par le prêt-bail. Les voici :

"COÛT D'UNE ÉMISSION D'OBLIGATIONS (Coupons de 6%)

Valeur nominale des obligations	\$500,000
Escompte à 5%	25,000
Montant brut de l'émission	<u>475,000</u>
Intérêts à payer pendant 5 ans	<u>150,000</u>
Coût total avant impôts	<u>175,000</u>
Coût après impôts, en supposant un dégrèvement de 50% sur les intérêts à payer	<u>100,000</u>
<i>Moins</i> : Intérêts sur les sommes accumulées dans le Fonds d'amortissement, à 3% par an (après impôts)	<u>19,062</u>
Coût total net, après impôts **	<u><u>\$ 80,938</u></u>

173

"COÛT DU PLAN DE FINANCEMENT INDUSTRIEL I.A.C.

Montant financé	\$475,000
Frais de financement *	<u>156,750</u>
Coût après impôts, en supposant un dégrèvement de 50% sur les frais de financement encourus	<u>78,375</u>
Coût total net, après impôts	<u><u>\$ 78,375</u></u>

Dans cet exemple, le Plan de financement industriel de l'I.A.C. permet de réaliser une économie de \$2,563. Il est entendu que la différence du prix doit varier selon les circonstances, mais l'économie provient de ce que le Plan de financement industriel de l'I.A.C. permet de payer l'outillage productif sous forme de versements mensuels; lorsqu'il s'agit d'une émission d'obligations, le procédé habituel est de créer un fonds d'amortissement et de rembourser le montant complet, souvent d'un seul coup.

La différence n'étant pas tellement grande, ce sera à l'intéressé à conclure, après avoir étudié le plan.¹

¹ Le prêt-bail peut avoir pour l'usager l'avantage principal de lui permettre d'obtenir le prêt qu'il ne pourrait avoir à l'aide d'une émission d'obligations. De plus, il évitera peut-être que l'ensemble de l'actif immobilier de l'entreprise ne fasse l'objet de l'hypothèque exigée par le prêteur. Tout cela est à examiner avant de faire l'opération.

* Les taux applicables à des contrats d'un montant substantiel sont à négocier. Dans l'exemple ci-dessus, le taux utilisé est celui qui serait appliqué dans le cas d'un risque moyen, à la date de la publication de cette brochure.

** Ceci n'inclut pas les honoraires des avocats, des comptables, des fiduciaires et autres dépenses qui augmentent le coût effectif d'une émission d'obligations, mais que l'on peut éviter en recourant au Plan de financement industriel de l'I.A.C."

174

Il lui restera une autre solution comme le prêt consenti par des entreprises comme la Banque d'Expansion Industrielle — organisme d'Etat — ou Roy-Nat Company, nouvelle entreprise fondée par deux banques canadiennes qui, en outre de prêter les fonds nécessaires à la construction ou à l'achat de matériel, met à la disposition de l'industriel les services de ses avocats, de ses comptables et de ses ingénieurs pour étudier les besoins et les problèmes de l'entreprise. Ainsi, le prêteur ne s'en tient pas à la simple avance de fonds, moyennant un prix de location de l'argent, variable suivant les appétits de chacun, mais il apporte à l'emprunteur l'aide de spécialistes qui donnent des conseils destinés à augmenter la valeur du gage et à permettre à l'entreprise de passer un moment difficile. De cette manière, le prêteur rend un double service, il lui fournit l'argent dont elle a besoin et il lui apporte des avis qui peuvent être extrêmement précieux pour l'avenir de son entreprise. De leur côté, les banques intéressées contribuent à assurer la stabilité financière de sociétés auxquelles la loi ne leur permet pas de prêter à long terme.

Une dernière solution: la Société canadienne pour le développement des entreprises. Comme il s'agit d'un groupe d'assureurs, nous en reparlerons, comme aussi de la Société générale de financement.

V — Du sens à donner aux mots "laid up and out commission" dans la police d'assurance maritime¹

Que veulent dire les mots "*laid up and out commission*" dans la police d'assurance maritime qui s'applique à un yacht de plaisance? Suffit-il pour s'y conformer que le bateau soit à quai et ne serve pas après la date prévue, le 1er octobre, par exemple? Non, dit le Juge St-Germain, de la Cour Su-

¹ Dans le cas présent, la clause se lisait ainsi: "Lay up warranty. Warranted by the assured that the within named yacht shall be laid up and out of commission from October 1st, at noon, until May 1st, at noon."

périure, dans la cause de *Louis Dolbec vs United States Fire Insurance Company of New York*. Le bateau doit être remisé, au sens que l'on donne à ce mot dans la région où le bateau sert. A Montréal et les environs, il semble que ce soit celui qu'on lui accorde à New York et que l'on mentionne ainsi dans la cause de (*Gehrlein's Production Tooling Corp. vs The Travellers Fire Ins. Co., 1957, American Marine Cases, vol. 1, p. 1029*) :

175

“At the end of October 1933, Plaintiff put the boat in a heated boathouse, drained the water system and the aquafeeder and filled them with an antifreeze. Oil was put in the cylinder walls. The batteries were disconnected and put on a trickle charge and the spark plugs loosened”.

Ce travail, dans le cas présent, n'ayant été fait que le 26 novembre, alors qu'il aurait dû l'être le 1er octobre, l'assuré ne s'est pas conformé à une condition essentielle de l'assurance; celle-ci est donc nulle. Et le juge conclut :

“It possibly could be argued that the yacht was out of commission on the 1st of October, but the boat was certainly not laid up according to the custom around Montreal. The two conditions, that is, the boat must be: a) laid up, and b) out of commission, must exist together in order to comply with the Lay up Warranty. “The phrase “Laid up and out of commission” connotes two separate ideas in the conjunctive” (*Kane vs Aetna Insurance, supra*).

En somme, même si le bateau était sur la côte, la veille du jour où il a été détruit par le feu, l'assurance ne s'applique pas parce que le 1er octobre, il n'était pas *laid up and out of commission*, au sens donné à ces mots dans la région. La condition essentielle de l'assurance n'étant pas observée ce jour-là, la garantie n'existait plus dès ce moment-là. C'est à la fois très dur et logique, quoique on puisse concevoir la sanction autrement: le contrat n'ayant été nul que si le bateau eût été détruit ou endommagé alors qu'il était à quai. Mais la Cour d'Appel est d'accord avec le juge Saint-Germain.