

Considérations sur la loi de l'assurance-automobile et la pratique

André Langlois

Volume 46, Number 2, 1978

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103971ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103971ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Langlois, A. (1978). Considérations sur la loi de l'assurance-automobile et la pratique. *Assurances*, 46(2), 130–148. <https://doi.org/10.7202/1103971ar>

Article abstract

Une nouvelle loi d'assurance automobile est entrée en vigueur dans la province de Québec le premier mars 1978. Elle nous apporte, en particulier, une notion d'indemnité bien différente dans le cas des dommages corporels et plusieurs modifications pour les autres garanties. Dans le premier cas, il n'y a aucune discussion possible sur l'indemnisation sans égard à la faute : la Régie étant le seul juge et devant prendre des décisions qu'à peu près seule peut modifier la Commission des affaires sociales. Pour les autres garanties, des dispositions nouvelles posent des questions nombreuses. Notre collaborateur en aborde quelques-unes ici. Même si on ne partage pas toutes ses vues, il faut lui savoir gré d'en donner une première interprétation sans attendre que la période de rodage soit franchie. Nous espérons qu'il ouvrira la porte à une discussion que lui-même souhaiterait assurément et qui serait utile, tant aux praticiens de l'assurance qu'à ceux qui doivent appliquer à la pratique, les directives nouvelles ou les anciennes dispositions d'une loi dont l'assimilation n'est pas toujours facile. Il faut remercier M. Langlois d'avoir abordé la question sans hésitation, mais avec le scrupule et la conscience professionnelle voulus. A.

Considérations sur la loi de l'assurance-automobile¹ et la pratique

par

ANDRÉ LANGLOIS, F.I.A.C., LL.B.²

130 *Une nouvelle loi d'assurance automobile est entrée en vigueur dans la province de Québec le premier mars 1978. Elle nous apporte, en particulier, une notion d'indemnité bien différente dans le cas des dommages corporels et plusieurs modifications pour les autres garanties. Dans le premier cas, il n'y a aucune discussion possible sur l'indemnisation sans égard à la faute : la Régie étant le seul juge et devant prendre des décisions qu'à peu près seule peut modifier la Commission des affaires sociales. Pour les autres garanties, des dispositions nouvelles posent des questions nombreuses. Notre collaborateur en aborde quelques-unes ici. Même si on ne partage pas toutes ses vues, il faut lui savoir gré d'en donner une première interprétation sans attendre que la période de rodage soit franchie. Nous espérons qu'il ouvrira la porte à une discussion que lui-même souhaiterait assurément et qui serait utile, tant aux praticiens de l'assurance qu'à ceux qui doivent appliquer à la pratique, les directives nouvelles ou les anciennes dispositions d'une loi dont l'assimilation n'est pas toujours facile. Il faut remercier M. Langlois d'avoir abordé la question sans hésitation, mais avec le scrupule et la conscience professionnelle voulus. A.*

L'instauration de cette nouvelle législation qu'est la loi de l'assurance-automobile, marque une étape majeure dans l'histoire de l'assurance au Québec. En effet, bien qu'il s'agisse

¹ Loi sur l'assurance-automobile sanctionnée le 22 décembre 1977, entrée en vigueur le premier mars 1978. Chapitre 68, S.Q. 1978.

² M. André Langlois est attaché au Service du contentieux de la maison J.E. Poitras, Inc. de Québec, qui fait partie du groupe Sodarcam.

plus d'une mesure sociale que d'un contrat d'assurance d'un nouveau genre, il n'en demeure pas moins que la pratique de l'assurance est atteinte, voire même ébranlée par cette modification en profondeur du régime juridique régissant les accidents d'automobile.

Par son souci de professionnalisme, le praticien de l'assurance se doit d'être sensibilisé aux implications importantes qu'apporte cette nouvelle législation et c'est dans cette optique que le présent texte fut rédigé. Certaines théories y sont étalées; ces dernières susciteront des questions auxquelles seront juxtaposées certaines réponses. Ces réponses, le lecteur ne devra pas les percevoir comme une vérité biblique; elles sont le fruit de nombreuses cogitations mais comme la période de rodage du nouveau régime est à peine amorcée, il est difficile pour ne pas dire impossible pour le moment, d'en cerner parfaitement toutes les conséquences.

131

1 — La notion de propriétaire:

Le paragraphe 23 de l'article I définit ainsi le mot *propriétaire* :

« propriétaire: toute personne qui a acquis une automobile et la possède en vertu d'un titre absolu ou conditionnel ou *soumis à une autre modalité*, qui lui donne le droit d'en devenir le propriétaire ou d'en jouir comme propriétaire, à charge de rendre ou non. »

Deux caractéristiques ressortent de cette définition: l'acquisition et la possession. Il faudrait entendre par « acquisition », l'obtention suivant les modalités prévues au paragraphe 23 de l'article I¹. Quant à la possession, le législateur a fait référence tout simplement à la possession physique. À noter que ces deux critères sont reliés par la conjonction « et » ce qui implique que ces deux conditions sont cumulatives et non alternatives.

¹ P. 5.

132

Le propriétaire aux fins de la loi, n'est pas nécessairement celui qui achète le véhicule. Le fait qu'un particulier fasse l'acquisition d'une automobile et la possède, ne présente aucune difficulté. Cependant, le cas du garagiste qui loue des automobiles à long terme, c'est-à-dire pour des périodes de douze mois et plus, est fort intéressant à aborder. Ce garagiste acquiert un véhicule mais la possession incombe au locataire. Ce dernier, de son côté, acquiert ledit véhicule en vertu d'un titre qui n'est pas absolu à savoir un bail de location. Ce titre réfère à l'expression « *soumis à une autre modalité* » qui qualifie le titre du locataire d'automobile. Celui-ci confère le droit d'en jouir comme propriétaire, à charge de rendre à la fin de la période de location, pour employer les termes mêmes du paragraphe 23 de l'article I. Ce locataire, selon la loi de l'assurance-automobile, est assimilé à un propriétaire.

Le paragraphe 10 de l'article II de la loi de l'Indemnisation des Victimes d'Accident d'Automobile² définissait le concept propriétaire en des termes similaires à ceux employés par la nouvelle loi de l'assurance-automobile. En effet, était considéré propriétaire, celui qui détenait un véhicule à partir d'un titre absolu (contrat de vente absolue) ou à partir d'un titre conditionnel (contrat de vente conditionnelle). L'expression « *soumis à une autre modalité* » qui réfère au cas de la location, n'y figurait pas et, en ce sens, la loi Payette innove.

Une conséquence importante découle de cette interprétation; il s'agit de l'article 110 libellé comme suit:

« lorsqu'une automobile est immatriculée au nom d'une personne *autre que le propriétaire*, cette personne est solidairement responsable avec le propriétaire, à moins qu'elle ne prouve que l'immatriculation a été faite par fraude et qu'elle en ignorait l'existence. »

Le concept propriétaire, pour les fins de la loi, englobant

² Section I. Définitions.

le concept de locataire, car c'est ce dernier qui a acquis et possède ledit véhicule, le « locateur » devient alors assimilable à *une personne autre que le propriétaire*. De ce fait, si son nom figure malgré tout sur le certificat d'enregistrement, il en résulte que ce dernier à la suite d'un accident impliquant le véhicule du locataire, devient solidairement responsable avec lui.

À la lumière de cette nouvelle notion, il serait à conseiller à tous ceux qui ont pour clients des *locateurs* d'automobile, de les prévenir de cette nouvelle disposition de la loi, afin qu'ils voient à ce que leur nom n'apparaisse pas sur le certificat d'immatriculation. Il nous semble important de le leur souligner, puisque la loi, en fait, ne les oblige aucunement à s'assurer n'étant pas considérés comme propriétaires aux yeux de ladite loi. Si leur nom apparaîtrait sur le certificat, ils sont alors obligés soit de détenir de l'assurance-*responsabilité* ou veiller à ce que leur nom apparaisse sur la police d'assurance de leurs clients, ce qui implique des contrôles assez rigoureux et coûteux de leur part.

133

2 — *Qu'advient-il de la perte d'usage ?*

L'article 115 est libellé comme suit :

« la victime d'un dommage matériel causé par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas ».

Les termes « dommage matériel » sont définis au paragraphe 12 de l'article I¹ et il comprennent les dommages causés à une automobile ou à *un autre bien*. Cette dernière expression est suffisamment large pour englober, nous semble-t-il, autant les biens matériels que les biens immatériels, comme par exemple la perte d'usage.

¹ P. 4.

Si nous interprétons strictement la loi, dans le cas d'une perte d'usage, la victime devrait présenter une réclamation auprès de la partie responsable de l'accident et ce, sous la base de l'article 115, c'est-à-dire que la responsabilité sera tranchée en vertu du droit commun. Cependant, la convention d'indemnisation a prévu cette situation et, dans le cas de perte d'immobilisation, l'assureur devra indemniser son assuré en fonction de la responsabilité du tiers et ce, sans aucune limite pécuniaire.

134

Évidemment, l'avenant numéro 20 permettra à un individu de s'assurer contre la perte d'immobilisation afin d'être indemnisé quelle que soit la part de responsabilité des tiers à l'occasion d'un accident d'automobile.

3 — *L'assurance cargo est-elle nécessaire ?*

Le projet de loi 67 ou loi sur l'assurance-automobile affecte non seulement l'assurance-automobile mais également l'assurance qui découle de l'automobile, plus particulièrement l'assurance-cargo¹ qui fait l'objet des prochaines lignes.

Ce genre d'assurance est-il devenu désuet ? Examinons la situation selon qu'il s'agisse d'assurance-cargo formule des tiers et formule propriétaire.

A — *Formule des tiers*

L'article 115 est libellé comme suit :

« La victime d'un *dommage matériel* causé par une automobile est indemnisée *suivant les règles du droit commun* dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas. »

Que devons-nous entendre par l'expression « victime d'un dommage matériel » ?

Le paragraphe 28, alinéa B de l'article I définit le mot « victime » en ce qui a trait au dommage matériel :

¹ C'est-à-dire l'assurance des choses transportées.

« . . . toute personne qui subit un *dommage matériel* dans un accident y compris le propriétaire, le conducteur ou le passager de toute automobile impliquée dans l'accident. »

La loi considère donc la victime comme étant la personne qui subit un dommage matériel. Que signifient alors les mots « dommage matériel » ?

L'article 1, paragraphe 12, explique ces deux mots de la façon suivante:

135

« le dommage causé dans un accident à une automobile, ou à *un autre bien*, à l'exception du préjudice causé aux vêtements que porte une victime au moment de l'accident. »

Il ressort de cet article que le dommage matériel est classé en deux catégories: le dommage causé à l'automobile et celui causé à un autre bien. La deuxième catégorie est de beaucoup plus large que la première en raison du fait qu'elle englobe tous les biens autres que l'automobile. Elle comprend notamment les biens qui ne sont pas protégés par une assurance automobile tels que les meubles et les immeubles de toute nature, et les biens transportés dans un véhicule qui faisaient objet auparavant de l'assurance-cargo.

En revenant à l'article 115, nous constatons que la victime d'un dommage matériel est indemnisée suivant les règles du droit commun dans la mesure où les présomptions de faute énoncées aux articles 108 à 114 n'y dérogent pas. En somme, tout propriétaire ou conducteur selon que l'article 108 ou 109 s'applique, peut être tenu d'indemniser une telle victime, suivant la responsabilité qui lui incombe en conséquence d'un accident d'automobile.

Or, la loi oblige le propriétaire d'une automobile à détenir un contrat d'assurance-responsabilité (article 84) et l'article 85 exige que l'assureur couvre par son contrat, tant au profit du propriétaire que du conducteur, les conséquences pécu-

niaires du dommage matériel. Les biens transportés et détériorés à l'occasion d'un accident d'automobile étant assimilés à des dommages matériels, l'assureur doit donc couvrir ces biens par l'entremise du Chapitre A (la responsabilité) du contrat. (FPQ No 1)

136

Ce principe est d'ailleurs confirmé par l'avènement de la nouvelle police marquée par l'absence totale de l'exclusion des biens transportés qui sont sous les soins, garde et contrôle d'un assuré. Cette exclusion n'existe plus; telle semble avoir été là la volonté du législateur exposée dans les articles que nous venons d'étudier.

L'assurance-cargo formule des tiers ne paraît donc plus requise en ce qui concerne les risques tels que collision et renversement, parce que la protection qu'offrait un tel contrat est incluse au chapitre A de la police FPQ No 1.

Cette formule de protection ne nous semble plus nécessaire pour couvrir les risques autres que les accidents de la route, tels que vandalisme, vol, incendie.

Vu l'importance du paragraphe 28 de l'article I alinéa B, revoyons le concept « victime » en ce qui a trait aux dommages matériels:

« toute personne qui subit un *dommage matériel* dans un *accident*, y compris le propriétaire, le conducteur ou le passager de cette automobile impliquée dans cet accident. »

Nous avons vu que l'expression « dommage matériel » comprenait en vertu du paragraphe 12 de l'article I, les dommages causés dans un accident à une automobile ou à un autre bien, et l'expression « autre bien » comprenait entre autre, les biens transportés dans un véhicule, qui faisaient objet d'une assurance-cargo par le passé. Considérons maintenant la définition du mot « accident » apparaissant au paragraphe 1er de l'article I. Cette notion est définie comme suit:

« événement au cours duquel un *dommage est causé par une automobile.* »

Le paragraphe 10 de l'article I expose de son côté ce qu'est le dommage causé par une automobile:

« ... tout dommage causé par une automobile *ou par l'usage de celle-ci* ou par son chargement y compris les dommages causés par une remorque. »

Les dommages causés à la cargaison d'un véhicule par *un incendie ou un vol* ne sont-ils pas des dommages causés par l'usage du véhicule en question, du seul fait de la présence de ces marchandises dans ledit véhicule, donc un dommage causé par une automobile. S'il s'agit d'un dommage causé par une automobile, il s'agit d'un accident au sens de la loi. S'il s'agit d'un accident, la personne qui subit un dommage matériel est une victime, au sens du paragraphe 28, de l'article I alinéa B. En conséquence, l'article 115 qui stipule que: « la victime d'un dommage matériel causé par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun . . . », s'applique à la cargaison d'un véhicule. De ce fait, le chapitre A de la police FPQ No 1 protégerait, à notre avis, la responsabilité du propriétaire en ce qui concerne ces risques.

137

Dans de telles circonstances, il est suggéré au praticien d'assurance de proposer à ses clients qui avaient un besoin d'assurance-cargo auparavant, de maintenir un montant de couverture élevé en ce qui a trait à la responsabilité découlant de dommage matériel. Une protection de \$1 million de dollars ne semblerait aucunement exagérée, et serait même, minimale.

D'autre part, à notre avis, l'assurance-cargo formule des tiers nous semble nécessaire dans les cas où les marchandises qui doivent être transportées ne sont pas à l'intérieur du véhicule puisqu'alors, elles ne peuvent être endommagées par l'usage du véhicule. Nous faisons ici référence principalement

au cas où lesdites marchandises sont temporairement entreposées dans des hangars en attendant leur transbordement.

B — Formule du propriétaire

138

Un assuré ne peut pas utiliser l'article 116 pour réclamer de son assureur automobile, une indemnité payable en vertu du chapitre A de la police, pour les dommages causés aux biens qu'il transporte et qui sont sa propriété. En effet, l'article 116 ne vise que les dommages subis par le véhicule même, ce qui exclut les biens transportés.

Par contre, la convention d'indemnisation prévoit qu'un assuré pourra être indemnisé par son propre assureur lors de la perte de biens personnels et commerciaux transportés par lui et lui appartenant jusqu'à concurrence de \$1,000.00 mais ce, en fonction de la responsabilité du ou des tiers. Pour l'excédent de \$1,000.00, cet assuré conservera ses recours contre le ou les tiers responsables sous la base de l'article 115 que nous avons étudié antérieurement.

Dans les cas où l'assuré serait partiellement ou totalement responsable d'un accident, ainsi que dans les situations où il transporte des biens dont la valeur excède \$1,000.00, il risque fort de faire une perte financière. Une police d'assurance-cargo formule propriétaire nous semble tout désignée pour protéger un assuré contre ce genre de perte impliquant ses propres biens.

C — Autres considérations sur l'assurance-cargo

En parcourant notre texte à propos de l'assurance-cargo, plusieurs questions viendront à l'esprit, dont celle-ci:

Qu'advient-il si un camionneur circule en Ontario mais qu'il est stationné à Hull ?

— La région de Hull étant située dans la Province de Québec, la règle de la *lex loci* s'applique à savoir que les lois du Qué-

bec s'appliqueront. Évidemment, si le véhicule était stationné à Ottawa qui est une ville ne faisant pas partie du Québec, ce serait la loi de l'Ontario qui s'appliquerait. Malgré cela, nous ne croyons pas à la nécessité d'une police d'assurance-cargo, formule des tiers, car bien que l'événement ait lieu en Ontario, il n'en demeure pas moins que le contrat d'assurance-automobile détenu par le camionneur québécois est toujours en vigueur et que l'exclusion des biens transportés n'y existe plus.¹

4 — *L'assurance-responsabilité dite compréhensive ou globale est-elle encore nécessaire ?*

139

Ce genre d'assurance couvre habituellement les véhicules utilisés en dehors d'un chemin public par les entrepreneurs. Or, la loi de l'assurance-automobile modifie à peine la situation qui prévalait avant son avènement.

Lorsqu'un accident survient en dehors d'un chemin public et que cet accident est causé par exemple par une pépinière qui frappe un piéton, l'article 17 nous indique que la loi de l'assurance-automobile ne s'appliquerait pas. Cet article est libellé comme suit :

« Nul n'a droit à l'indemnisation prévue au présent titre dans les cas suivants :

- b) si l'accident est survenu en dehors d'un chemin public, et qu'il a été causé par les automobiles suivantes : une moto-neige, un tracteur de ferme, une remorque de ferme, *un véhicule d'équipement*, une remorque d'équipement ou un véhicule destiné à être utilisé en dehors d'un chemin public; les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas si une automobile autre que les automobiles mentionnées au présent paragraphe est impliquée dans l'accident. »

La victime de blessures corporelles causées par un véhicule d'équipement, en dehors d'un chemin public, doit donc présenter une réclamation au conducteur et au propriétaire

¹ Dans tous les cas, il faut se rappeler, cependant, la règle relative au degré de responsabilité.

dudit véhicule d'où la nécessité de la protection dite responsabilité compréhensive générale.

Il est à noter que la régie de l'assurance-automobile indemniserà la victime de blessures corporelles lorsque l'accident impliquera avec le véhicule d'équipement, une automobile. Une question se pose alors: qu'advient-il des dommages causés à l'automobile ainsi que ceux au véhicule d'équipement ?

140

L'article 116 régissant la situation de l'automobiliste, ce dernier réclamera de son assureur qui l'indemniserà suivant la part de responsabilité du conducteur du tiers, car la convention d'indemnisation semble bien s'appliquer ici, les conditions requises pour son application étant réunies: collision entre deux véhicules alors que les propriétaires sont dûment identifiés. L'assureur de l'automobiliste pourrait être subrogé dans les droits de ce dernier contre le propriétaire du véhicule d'équipement, croyons-nous, à la condition que ce droit à la subrogation existe. S'il existe, et nous en discuterons ultérieurement de manière plus élaborée, le besoin d'une assurance de responsabilité compréhensive générale se fait alors sentir.

Quant aux dommages causés au véhicule d'équipement, son propriétaire ne peut réclamer de son propre assureur suivant les dispositions de l'article 116, car ce dernier ne traite pas d'assurance-automobile et, de ce fait, n'est pas considéré comme membre de la Corporation des assureurs agréés ¹, dans ce cas particulier; d'où l'impossibilité d'appliquer la convention d'indemnisation qui est une condition essentielle à l'utilisation de l'article 116. Le propriétaire, à notre avis, disposerait d'un recours suivant les règles du droit commun en vertu de l'article 115 contre le responsable de l'accident.

¹ Devenu Groupement des assureurs automobiles.

Si l'accident survient dans un chemin public, la situation des victimes et des propriétaires de véhicule, devient alors la même que si l'accident était survenu en dehors d'un chemin public alors que serait impliqué un véhicule automobile avec un véhicule d'équipement ou tout autre véhicule du même genre apparaissant à l'article 17.

En somme, en regard de l'assurance de responsabilité compréhensive générale, la situation actuelle n'est pratiquement pas modifiée par la loi sur l'assurance-automobile.

141

5 — La police FPQ No 4: Changements importants:

La loi de l'assurance-automobile modifie la police FPQ No 4 (assurance-automobile des garagistes). Le chapitre A (responsabilité-civile) demeure inchangé bien que son mode d'application diffère. Tel n'est pas cependant le cas du chapitre B (assurance-individuelle) et du chapitre D (responsabilité-civile pour dommages éprouvés par les véhicules confiés au garagiste). Enfin, le chapitre C (dommages éprouvés par les véhicules acquis) reste inchangé.

Relativement au chapitre A, l'article 106 oblige les garagistes à détenir un contrat d'assurance-responsabilité pour les dommages matériels *causés par* les automobiles qui leur sont confiées. Cet article est libellé comme suit:

« les garagistes doivent détenir un contrat d'assurance de responsabilité, tant pour eux-mêmes que pour les personnes qui sont sous leur autorité; ce contrat doit les garantir contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité pouvant leur incomber suite à un *dommage matériel causé par les automobiles* qui leur sont confiées en raison de leurs fonctions ou de leur activité habituelle. »

Bien que la nécessité du chapitre A soit toujours de rigueur, il n'en demeure pas moins que son mode d'application connaît de sensibles transformations. Pour expliquer cet état de fait, examinons l'article 108 qui se lit comme suit:

« le propriétaire de l'automobile est responsable du *dommage matériel causé par cette automobile*. Il ne peut repousser ou atténuer cette responsabilité qu'en faisant la preuve:

1. ...
2. ...
3. que, lors de l'accident survenu en dehors d'un chemin public, l'automobile était en la possession d'un garagiste ou d'un tiers pour remisage, réparation ou transport. »

142

L'article 108 énumère les présomptions de faute qui pèsent sur le propriétaire d'une automobile pour les dommages causés par son automobile et non pas à son automobile même. Le troisième paragraphe de l'article 108 que nous venons d'énoncer nous indique que le propriétaire de la voiture peut repousser la présomption de faute qui pèse contre lui lorsque l'accident survient *en dehors* d'un chemin public et que le véhicule est en la possession d'un garagiste. Dans ce cas, l'assurance du garagiste, prévue à l'article 106, s'applique par l'entremise du chapitre A pour les dommages causés aux tiers, dommages qui seront compensés suivant les règles du droit commun en vertu des dispositions de l'article 115.

Si toutefois l'accident survenait *dans un chemin public*, alors que l'automobile est confiée à un garagiste, le propriétaire de ladite automobile ne peut plus invoquer le troisième paragraphe de l'article 108 pour repousser la présomption de faute qui pèse contre lui relativement aux dommages éprouvés par les tiers. Il peut toujours alléguer les autres moyens proposés aux paragraphes 1 et 2 du même article 108 pour s'exonérer; s'il n'y parvient pas, sa responsabilité sera engagée. Ce ne sera pas le chapitre A de son contrat d'assurance FPQ No 1 qui s'appliquera pour l'indemnisation des tiers mais bien le chapitre A de la police FPQ No 4 du garagiste et ce, en raison de l'article 112 qui peut se résumer comme suit: le contrat d'assurance du garagiste, relatif aux dommages causés par les véhi-

cules qui lui sont confiés, est *primaire*, c'est-à-dire qu'il s'applique d'abord.

Relativement au chapitre B de la police FPQ No 4, pour les divisions 1 et 2, soit les frais médicaux et l'indemnité pour mort, mutilation et incapacité totale, il est facile de concevoir que cette protection suivra le même chemin que le chapitre B de la police FPQ No 1. Peut-être certains assureurs la maintiendront-ils en prétextant que certains frais ne sont pas remboursés par la Régie. Bien malin est celui qui pourrait établir ce que la Régie peut accorder de moins que le chapitre B.

143

Le chapitre C de la police FPQ No 4 qui traite des dommages éprouvés par les véhicules acquis, n'est aucunement touché par la réforme Payette. Aucun article de la loi sur l'assurance-automobile ne vient régir la garantie. Malgré tout, la nécessité de cette dernière est aussi nécessaire qu'auparavant, de la même façon que l'est le chapitre collision de la police FPQ No 1.

D'autre part, le chapitre D, relatif à la responsabilité-civile pour dommages éprouvés par les véhicules confiés au garagiste pourrait être altéré d'une manière non-équivoque en ce qui concerne la division I, soit la collision ou le renversement. La division II, soit les risques spécifiés, est également touchée.

Pour les dommages causés aux véhicules mêmes, qui sont confiés au garagiste, le recours du véritable propriétaire sera uniquement dirigé contre son propre assureur, en raison de l'article 116 qui le prescrit:

« Le recours du propriétaire en raison du dommage subi par son automobile ne peut être exercé que contre l'assureur avec lequel il a contracté l'assurance visée dans l'article 84 (l'assurance-responsabilité) dans la mesure où la convention d'indemnisation directe visée dans l'article 173 s'applique . . . »

Rappelons que cet article 116 régleme les dommages éprouvés par les véhicules eux-mêmes et que l'article 108 que nous avons étudié antérieurement, a trait aux dommages causés par les véhicules.

144 Si le propriétaire ne peut réclamer de son garagiste, l'assureur qui l'indemniserà en vertu de la police FPQ No 1 aura-t-il un recours subrogatoire contre ce garagiste ? Nous le verrons dans la prochaine section de cette étude.

La division II du chapitre D, soit la responsabilité-civile pour dommages éprouvés par les véhicules confiés, au titre des risques *spécifiés*, n'est plus requise, à notre point de vue. En effet, l'article 116 vise l'assurance-responsabilité et le chapitre D que ce soit pour la division I ou II, est une protection de responsabilité. Le propriétaire ne peut être indemnisé par le garagiste en raison de l'article 116 qui limite son recours. Nous nous référons ici à l'étude que nous avons faite du concept victime à la section où nous avons traité de l'assurance-cargo. Nous attirons principalement l'attention sur le paragraphe 10 de l'article I qui définit les dommages causés par une automobile comme étant tout dommage causé par l'usage de celle-ci. Or cette notion d'usage est suffisamment large pour englober les risques spécifiés du chapitre D. Ce qui nous fait dire que l'article 116 limiterà le recours du propriétaire mais ce, en autant que la convention d'indemnisation s'applique.

5 – A) La police FPQ No 4: La subrogation:

L'utilité du chapitre D de la police FPQ No 4 est intimement liée à l'existence du droit de subrogation dont disposent les assureurs. Si ces derniers ne peuvent pas jouir de ce recours légal, le chapitre D n'a plus sa raison d'être. Si tel n'est pas le cas, le chapitre D devra rester.

Pour présenter ce sujet controversé, examinons les règles de base qui régissent l'indemnisation du dommage matériel. L'article 115 est libellé comme suit:

« La victime d'un dommage matériel causé par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas. »

Il s'agit là du principe général régissant le recours de la victime d'un dommage matériel autre qu'un dommage subi par l'automobile qui tombe sous le coup de l'article 116.

145

Certains veulent que l'assureur dispose encore d'un recours subrogatoire en général et, en particulier, contre le garagiste. Ils basent leur argumentation sur le fait que l'article 115 est le principe général de l'indemnisation du dommage matériel et que l'article 116 n'est qu'une modalité d'application de cet article 115.

Selon eux, le législateur n'a pas voulu restreindre le droit du propriétaire à l'indemnisation par la partie responsable de l'accident. Ce droit fondamental est encore de rigueur, mais ce sont ses modalités d'application qui diffèrent maintenant à cause de l'article 116 qui ne serait aucunement une dérogation au principe général édicté par l'article 115, mais bien le complément. Le recours subrogatoire de l'assureur serait basé non pas sur l'article 116 mais sur l'article 115.

Avec grand respect pour les instigateurs de cette théorie, nous ne pouvons y souscrire. La jurisprudence a eu l'occasion à maintes reprises de statuer sur la subrogation et il en ressort une règle fondamentale, à savoir que celui qui subroge ne peut disposer de plus de droit que celui qui est subrogé. Le propriétaire d'un véhicule, en autant que la convention d'indemnisation s'applique, ne peut diriger son recours que contre son propre assureur et ce, en vertu de l'article 116. L'assureur qui l'indemnise se doit de disposer du même droit que son assuré.

Or ce droit de l'assuré apparaît à l'article 116. La base du recours subrogatoire de l'assureur devrait donc être l'article 116 puisqu'il ne peut disposer de plus de droit que son assuré.

146

L'article 115 consacre le droit de la victime d'un dommage matériel *causé par une automobile*, tandis que l'article 116 constitue celui de la victime du dommage matériel. Si le législateur avait voulu que l'article 115 soit véritablement le principe général régissant même les dommages causés à l'automobile elle-même, il l'aurait spécifié, ce qui n'est pas le cas puisqu'il a pris la peine de rédiger l'article 116. Si l'article 116 n'avait été qu'une modalité d'application de l'article 115, le législateur l'aurait dit. La différence entre ces deux articles nous semble évidente: l'article 115 s'occupe du dommage causé par une automobile tandis que l'article 116 vise le dommage subi par l'automobile elle-même.

Si la jurisprudence confirmait la position que nous proposons, le droit à la subrogation n'existerait plus non seulement dans le cadre de l'assurance FPQ No 4 mais encore dans tous les cas où l'article 116 s'applique.

Une telle situation affecterait grandement la convention d'indemnisation qui prévoit les recours subrogatoires dans différentes situations entre autre celle où le propriétaire confie son véhicule au garagiste. Rappelons que dans ce cas, l'assureur indemnise son assuré en vertu du chapitre A de la FPQ No 1. Comme l'assureur additionne la part de responsabilité du garagiste et celle du tiers, on atteindra toujours cent pour cent de non-responsabilité pour l'assuré, qui, ainsi, sera indemnisé en totalité.

Dans de telles circonstances, si l'opinion émise avait gain de cause devant nos tribunaux, les conventions entre assureurs à l'effet qu'ils renoncent dans certains cas à la subrogation, ne seraient que des vœux pieux.

6 — La FPQ No 5: Aucun changement:

En ce qui concerne la police FPQ No 5 qui garantit l'incendie, le vol ou la tentative de vol, l'ouragan et les risques divers pour les automobiles appartenant au garagiste et qui sont en sa possession pour fin de vente ou de démonstration ou qui sont utilisées pour ses affaires de marchand d'automobile et de garagiste et pour d'autres affaires décrites dans la proposition ou encore, qui sont utilisées pour la promenade ou vendues par lui et non encore livrées, la loi de l'assurance-automobile ne restreint en rien l'utilité d'une telle police d'assurance puisque les risques couverts par cette nouvelle loi ne sont pas modifiés.

147

L'article 116, étudié antérieurement, restreint à l'assureur le recours d'un assuré pour les dommages éprouvés par son véhicule. L'article 116, rappelons-le, fait référence à l'article 84 qui ne traite que de l'assurance-responsabilité pour dommages matériels. Ces deux articles constituent les piliers fondamentaux de la modification apportée à l'assurance-automobile. Ils ne visent aucunement la protection qu'accorde la police FPQ No 5.

Nous pouvons conclure que la police FPQ No 5 s'appliquera comme avant la nouvelle législation, sauf qu'elle sera maintenant incluse dans la police FPQ No 4. Nous avons ignoré intentionnellement cette nouvelle formule, préférant commenter les circonstances qui y ont donné naissance.

Conclusion:

Nous n'avons pas commenté la police FPQ No 1 car cette dernière a fait l'objet de nombreux colloques auxquels ont assisté la plupart des praticiens de l'assurance. L'étudier dans le cadre de cet article n'aurait été sans doute que répétition pour plusieurs. Nous avons préféré aborder les aspects

de la loi de l'assurance-automobile qui sont moins connus, mais tout aussi importants.

148 Une fois de plus, une mise en garde est de rigueur. Les propositions soumises n'auront de caractère définitif que lorsque nos tribunaux auront statué sur les points soulevés. Si elles ont suscité des interrogations ou des oppositions, le but de cette chronique serait alors atteint. Nous aurions pris conscience que la loi de l'assurance-automobile ne bouleverse pas uniquement l'assurance-automobile, mais le monde de l'assurance tout entier. D'après les rumeurs qui circulent, il semblerait qu'il ne s'agisse que d'un début sur la voie d'une législation nouvelle.

Le praticien d'assurance devra s'acclimater et faire preuve d'assez de souplesse pour s'adapter à l'avenir incertain, mais non pour autant inquiétant, de l'assurance au Québec.

**Quarterly Letter from the Nederlandse Reassurantie Group.
Amsterdam.**

La *Quarter Letter* célèbre son vingt-cinquième anniversaire. À cette occasion, il faut rappeler un homme qui a joué dans le groupe Nederlandse un rôle important. Polonais d'origine, il a rempli une fonction de premier plan dans ce groupe hollandais qui a une place intéressante dans la réassurance internationale.

De bilingue, la revue trimestrielle est devenue unilingue, ce que nous déplorons, car elle avait, en français, une fonction intéressante. À l'occasion de cet anniversaire, nous tenons à rappeler comme est vivant cet organe de la réassurance. Dans le présent numéro, se trouve notamment un échange de vues entre deux collaborateurs. À qui appartient le revenu provenant du portefeuille ? À l'assuré, pour la partie qui a trait aux réserves techniques, affirme l'un; en totalité assurément rétorque l'autre, mais non ce qui provient des fonds propres de l'entreprise. Le débat résume une question importante qui préoccupe le milieu international des assurances depuis plusieurs années. En page 65, l'un des collaborateurs exprime une bien curieuse opinion sur le rendement des capitaux en réassurance.