

## Quelques autres considérations sur la loi de l'assurance automobile

André Langlois

Volume 46, Number 4, 1979

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103993ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103993ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Langlois, A. (1979). Quelques autres considérations sur la loi de l'assurance automobile. *Assurances*, 46(4), 332–344. <https://doi.org/10.7202/1103993ar>

# Quelques autres considérations sur la loi de l'assurance automobile

par

Me ANDRÉ LANGLOIS <sup>1</sup>

332

Précédemment, nous avons cherché à démontrer au lecteur jusqu'à quel point la pratique de l'assurance pouvait être touchée par l'avènement de la loi de l'assurance automobile.

Dans ce même esprit, nous présentons un troisième article qui traitera de deux (2) autres aspects du problème. Cette fois-ci, nous étudierons, dans un premier temps, le problème de la responsabilité découlant de l'opération d'équipements fixés en permanence à l'automobile, et, dans un deuxième temps, l'avis de sinistre.

## **1. La responsabilité découlant de l'opération de matériel fixé en permanence à une automobile, et la loi de l'assurance automobile**

Qu'advient-il de la responsabilité découlant de l'opération du matériel fixé en permanence à un véhicule-automobile, depuis l'avènement de la nouvelle loi de l'assurance automobile ? Les opérations doivent-elles être protégées par le contrat d'assurance automobile ou par l'entremise d'une police d'assurance responsabilité ?

Pour répondre à ces deux questions, il serait bon de se demander de quelle façon le législateur a considéré ces appareils, tels que grue, malaxeur, compresseur, soudeuse fixés à un véhicule-automobile.

---

<sup>1</sup> Me Langlois est attaché au service du contentieux de la maison J. E. Poitras, comprise dans le groupe Sodarcac.

Auparavant, il faudrait se demander ce qu'il faut entendre par « automobile » ? L'alinéa trois (3) de l'article (1) définit ce terme de la façon suivante:

« Tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails ».

Un compresseur en tant que tel ou tout équipement du même genre n'est évidemment pas un véhicule adapté au transport sur les chemins publics. Par contre, le véhicule qui le porte, correspond à l'alinéa trois; ce véhicule est une automobile au sens de la loi. La loi distingue-t-elle ce véhicule, du matériel qui y est fixé ?

333

Le législateur a nommé ce type d'automobile « véhicule d'équipement » et il a tenu à préciser sa pensée par la voie de l'arrêté en conseil 374-78, 16 février 1978:

« « véhicule d'équipement » : une automobile

- i) munie d'un espace pour le chargement et servant à transporter de l'équipement ou de la machinerie qui est fixé en permanence et employé à disposer du chargement; ou
- ii) autre qu'un véhicule de service, mue par son propre pouvoir, n'ayant aucun espace pour le chargement, conçue essentiellement pour effectuer un travail par elle-même et munie à cette fin en permanence de son outillage ».

Bien que le paragraphe i) décrive un type de véhicule issu de la même famille que celui que nous recherchons, le paragraphe ii) cadre beaucoup plus avec la définition qu'il élabore et qui correspond nettement au véhicule d'équipement que nous étudions. Il est tout aussi intéressant de noter que le début de l'article, plus précisément le passage qui précède les deux paragraphes, indique clairement qu'un véhicule d'équipement est une automobile.

Le législateur n'a pas semblé faire de distinction entre le véhicule lui-même et son équipement et, d'ailleurs, l'appella-

tion qu'il a utilisée, nous le laisse soupçonner: véhicule d'équipement.

334

Poussons plus loin notre raisonnement. Si l'équipement et l'automobile ne devaient pas être considérés comme un tout uniforme, le législateur les aurait sûrement soumis à deux régimes distincts puisque différents. Tel ne nous apparaît pas être le cas. Certains articles que nous jugeons révélateurs de l'intention de nos dirigeants, le soulignent et montrent efficacement la déficience de la définition que nous avons proposée volontairement.

Le premier paragraphe de l'article 108 crée une présomption de faute contre le propriétaire d'une automobile:

« Le propriétaire de l'automobile est responsable du dommage matériel causé par cette automobile ».

Cette partie de l'article 108 ne différencie d'aucune façon le véhicule, de l'équipement qui y est fixé. Nul autre endroit dans la loi ne parle de cette présomption de faute. Est-ce à dire que seule la responsabilité découlant de l'utilisation d'un véhicule aurait été réglementée alors que celle découlant de l'opération de l'équipement aurait été ignorée? Il nous semble juste de répondre négativement à cette question, en nous basant sur certains articles pertinents.

Dans l'article 108, l'expression « dommage causé par une automobile » est utilisée. Examinons ce qu'elle signifie, par l'alinéa dix de l'article un:

« Tout dommage causé par une automobile ou par l'usage de celle-ci ou par son *chargement* y compris le dommage causé par une remorque ».

Ne faudrait-il pas voir par le terme choisi ici, « *chargement* », la volonté du législateur de considérer l'équipement comme un « chargement » ou une partie de celui-ci. L'alinéa cinq (5) de l'article un (1) le précise:

« « chargement » :

tout bien qui se trouve dans une automobile, *sur celle-ci* ou est transporté par une automobile ».

L'équipement étant un « bien » au sens du Code civil, et la loi de l'assurance automobile ne faisant aucune distinction entre les biens, il semble qu'il faille admettre que l'équipement constitue le chargement du véhicule d'équipement d'autant plus qu'il se trouve *sur l'automobile* ou est transporté par elle.

335

Étant donné que le dommage causé par le chargement est un dommage causé par une automobile, et que le propriétaire d'un dommage causé par une automobile en est présumé responsable, le propriétaire de l'équipement d'une automobile devient également le présumé responsable des dommages causés par l'opération de tel équipement.

Somme toute, le législateur ne considère pas l'automobile indépendamment de son chargement: les deux forment un tout et sont assujettis au même régime. Il s'ensuit que la responsabilité découlant de l'opération des divers équipements hérités de la technologie moderne et fixés en permanence à une automobile, est réglementée de la même façon que celle découlant de l'utilisation même du véhicule, soit par l'article 108 cité précédemment.

Bien qu'en vertu de l'arrêté en conseil 377-78 article un (1) paragraphe b, le propriétaire d'un véhicule d'équipement soit dispensé de l'obligation de contracter une assurance édictée dans l'article 84 (cet article, rappelons-le, rend l'assurance obligatoire pour tout propriétaire d'automobile), il n'en demeure pas moins qu'il reste à la merci de la responsabilité consécutive à l'opération de tel véhicule et ce, l'article 108 le lui rappelle de manière non-équivoque. Il doit se protéger.

La Régie de l'assurance automobile s'occupe de compenser les dommages corporels suite à l'utilisation d'une automo-

bile, sans égard à la responsabilité sauf quelques exceptions. Quant à eux, les véhicules d'équipement font l'objet d'une limitation que l'on rencontre aux paragraphes A et B de l'article 17:

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

336

- a — si le dommage est causé, lorsque l'automobile n'est pas en mouvement dans un chemin public, par un appareil susceptible de fonctionnement indépendant qui y est incorporé ou par l'usage d'un tel appareil;
- b — si l'accident est survenu en dehors d'un chemin public et qu'il a été causé par les automobiles suivantes: une motoneige, 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 description faite au paragraphe A, vise sans aucun doute l'appareil que porte un véhicule d'équipement. L'on y affirme que si l'accident survient alors que l'automobile n'est pas en mouvement dans un chemin public, la Régie n'indemniserà pas la ou les victimes. Il faudrait alors comprendre par ce biais que si l'accident survient alors que l'automobile est en mouvement dans un chemin public, la victime aura droit à une indemnité.

La Régie fournit dans ce cas-là, la protection qu'exige la situation pour les dommages corporels.

Si l'automobile n'est pas en mouvement dans un chemin privé ou si elle l'est dans le même chemin privé, le paragraphe B de cet article 17 sanctionne ces deux hypothèses car dans ces deux cas, l'accident survient en dehors d'un chemin public. La Régie ne versera des indemnités que si une automo-

bile autre que celles apparaissant dans le paragraphe B, est impliquée dans l'accident avec le véhicule d'équipement. Bref, sauf l'exception mentionnée, la Régie ne garantit pas la ou les victimes lorsqu'un accident causé par un véhicule d'équipement ou par son appareillage, survient en dehors d'un chemin public.

En résumé, le paragraphe A de l'article 17 statue à propos de l'automobile qui n'est pas en mouvement dans un chemin public, tandis que le paragraphe B, de son côté, régleme

337

les accidents survenant dans des chemins privés que l'auto soit ou ne soit pas en mouvement.

Scrutons le nouveau contrat d'assurance automobile pour savoir si, dans les circonstances, il peut être de quelque utilité. Le premier paragraphe du chapitre « A » est libellé comme suit:

« L'Assureur garantit l'Assuré... contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'Assuré peut encourir du fait de propriété, de l'usage ou de la conduite du véhicule assuré...; est réputé *faire usage du véhicule quiconque en fait fonctionner toute partie* ».

Nous avons vu antérieurement qu'un véhicule d'équipement était une automobile et que son équipement en faisait partie intégrante. De plus, nous avons démontré qu'un accident causé par l'équipement, était un accident causé par une automobile. De ce fait, nous en déduisons que l'assurance automobile pourrait s'avérer la protection adéquate pour couvrir l'équipement fixé en permanence à une automobile. La dernière partie du premier paragraphe du chapitre « A », semble le confirmer:

« ... est réputé faire usage du véhicule quiconque en fait fonctionner toute partie ».

Un équipement étant une partie du véhicule, cet extrait du libellé du chapitre « A » démontre que celui qui le fait fon-

tionner, fait usage du véhicule. Comme il fait usage du véhicule et que le chapitre « A » couvre l'usage du véhicule, l'assurance automobile constitue dans de telles circonstances le type d'assurance le plus approprié contre les dommages corporels et matériels.

338 Lorsque des dommages corporels ne peuvent faire l'objet d'indemnité de la part de la Régie, le contrat d'assurance s'appliquera mais le règlement sera effectué non plus sans égard à la faute mais en fonction des règles du droit commun, c'est-à-dire, en fonction de la responsabilité qui incombe à l'assuré. Ce mode de protection apparaît à l'exclusion 1 du chapitre « A »:

« Sont exclus du présent chapitre :

a — les dommages corporels dont la Loi sur l'assurance automobile . . . prévoit la compensation, sauf *dans la mesure où la Loi sur l'assurance automobile ne saurait s'appliquer* ».

Pour ainsi dire, le chapitre « A » agit par la négative en octroyant les bénéfices de sa protection par le biais de cette exclusion dont la partie vitale est soulignée.

Nous en arrivons forcément à l'avenant numéro 30 (cet avenant porte encore le même numéro et contient le même libellé qu'autrefois) qui exclut de la garantie du chapitre « A », les sinistres survenant sur les lieux d'utilisation de l'équipement, et imputables à la propriété, l'usage ou au fonctionnement desdits équipements, ou des accessoires pendant qu'ils sont assujettis au véhicule assuré.

Pour que cet avenant soit en vigueur, il faut nécessairement qu'il soit ajouté au contrat d'assurance pour qu'il puisse produire ses effets. Pourquoi l'utiliser et transférer par la suite la garantie accordée par le contrat d'assurance automobile, à une police d'assurance responsabilité civile ?

Par le passé, certains praticiens de l'assurance se servaient de cette technique, voulant par là se protéger dans la crainte que le contrat d'assurance automobile ne comprenne pas lesdits équipements. Ils recouraient au contrat d'assurance responsabilité civile, lequel offrait une garantie complète pour toutes les opérations d'un assuré, y compris l'utilisation des équipements fixés en permanence aux véhicules automobiles. Certains assureurs ont même fait de cette pratique, une politique ferme et rigide.

Nous ne croyons pas opportun d'encourager encore aujourd'hui cette technique car le contrat d'assurance automobile règle, à notre avis, tout le problème. Il suffit d'ajuster la tarification en conséquence de l'importance et de la multiplicité des opérations d'un assuré.

Nous concevons aisément qu'une attitude semblable puisse susciter des objections de toute sorte mais nous nous en réjouissons car elle oblige à la réflexion.

## **2. L'avis de sinistre et ses délais**

Le nouveau contrat d'assurance automobile impose à un assuré certaines obligations lorsque survient un sinistre. Ces obligations sont énumérées au paragraphe six (6) de la section « Dispositions Générales » sous-paragraphes A et B dont voici un extrait:

« 6. *OBLIGATIONS de l'assuré en cas de sinistre:*

a) Atteignant des tiers:

— L'Assuré est tenu de donner à l'Assureur, *par écrit et dans les meilleurs délais, un avis circonstancié de tout sinistre couvert...*

b) Atteignant le véhicule assuré, l'Assuré ou tout intéressé doit:

— *En donner immédiatement avis écrit à l'Assureur avec tous les renseignements qu'il lui soit alors possible de se procurer . . . »*

340 Ces prescriptions du contrat d'assurance automobile respectent-elles la loi de l'assurance automobile ? Aucun article ne traite de l'avis de sinistre, ni du délai qui peut s'y rattacher. Les règlements restent également muets sur cette question. Est-ce à dire que notre gouvernement aurait abandonné aux assureurs sa discrétion de légiférer sur ce sujet ? Nous ne le croyons pas.

Si la loi de l'assurance automobile ne couvre pas tous les aspects de l'assurance automobile, il ne faudra surtout pas oublier que la loi des assurances existe et qu'elle continue à régir tous les contrats d'assurance, y compris les contrats d'assurance automobile. Ayons toujours à l'esprit que la loi de l'assurance automobile ne fait que préciser et compléter dans un secteur qui lui est propre, la loi des assurances.

Il serait donc opportun d'examiner les dispositions de la loi des assurances, incorporées au Code Civil, relativement à l'avis de sinistre. L'article 2572 C.C. est libellé comme suit :

« L'assuré doit donner *avis à l'assureur*, dès qu'il en a eu connaissance, de tout sinistre de nature à mettre en jeu la garantie.

Tout intéressé peut donner cet avis ».

Il est important de préciser ici que cet article 2572 C.C. est un article contenu dans le libellé du deuxième alinéa de l'article 2500 C.C. De ce fait, on ne peut y déroger sauf si ces dérogations avantagent un assuré.

Considérons les deux (2) extraits du contrat d'assurance cités antérieurement à savoir s'ils s'écartent des dispositions de cet article et, si tel est le cas, si ces dérogations sont plus favorables à un assuré.

L'extrait montre que l'assureur exige un avis écrit tant pour les dommages à autrui que pour les dommages au véhicule assuré. L'article 2572 C.C. ne parle aucunement d'avis écrit. Le législateur n'a même pas jugé bon de le qualifier, cet avis; il s'est contenté de mentionner que l'assuré a l'obligation de donner avis, sans plus. Exiger un avis écrit outrepassa sans nul doute les prescriptions de loi. L'obligation de l'assuré devient ainsi beaucoup plus lourde, ce qui est loin de le favoriser.

341

Une première conclusion à tirer: le paragraphe six (6) de la section « Dispositions Générales » du contrat d'assurance automobile est sans effet en ce qui regarde l'obligation de donner un avis *écrit*. Cependant, l'assuré n'est pas libéré pour autant d'aviser son assureur en cas de sinistre car l'article 2572 C.C. le lui impose. En autant que l'assureur est mis au courant du sinistre de quelque façon que ce soit, l'assuré respectera donc les exigences de la loi.

Un autre constatation retient notre attention. Le délai d'avis accordé à l'assuré par son assureur, est plus restrictif. L'article 2572 C.C. commande de donner cet avis « dès qu'il a eu connaissance du sinistre » alors que le contrat d'assurance automobile, dans son paragraphe six (6) que nous avons cité, précise que cet avis doit être « dans les meilleurs délais » pour les sinistres occasionnés au véhicule assuré. Si la connaissance du sinistre constitue pour ainsi dire le meilleur délai, l'obligation apparaissant au sous-paragraphe A respecte la loi. Le cas du sous-paragraphe B, quant à lui, est beaucoup plus patent; l'avis doit être « immédiat », ce qui restreint les droits accordés à l'assuré par la loi.

Une autre conclusion devient nécessaire: l'assureur aurait probablement eu avantage à utiliser les termes mêmes de l'article 2572 C.C., pour désigner le délai d'avis car la situation

actuelle est telle qu'il s'expose à se voir opposer l'inefficacité de ses stipulations contractuelles.

342 Dans le même ordre d'idée, il semble que l'assureur confonde les notions véhiculées dans l'article 2572 C.C. d'avec celles de l'article 2573 C.C. L'article 2572 C.C. dispose que l'assuré doit donner à l'assureur un avis de sinistre. Après cette première phase, le législateur édicte une seconde étape, celle où l'assureur demande à son assuré de lui faire connaître le plus tôt possible les circonstances du sinistre :

« A la demande de l'assureur, l'assuré doit lui faire connaître le plus tôt possible toutes les circonstances entourant le sinistre . . . »

Nonobstant toute limitation de délai de déchéance fixée par le contrat, l'assuré a droit, s'il ne lui est pas raisonnablement possible de remplir cette obligation dans le délai spécifié, à une prorogation raisonnable ».

Cet article 2572 C.C. apparaît dans les articles énumérés au deuxième alinéa de l'article 2500 C.C. On ne peut donc y déroger sauf si ces dérogations sont émises à l'avantage de l'assuré.

L'assureur confond à notre avis, les notions contenues dans les articles 2572 C.C. et 2573 C.C. parce qu'il exige qu'un assuré donne non pas un simple avis de sinistre en tant que tel mais un avis de sinistre circonstancié dans le cadre du sous-paragraphe A, paragraphe six (6) de la section « Dispositions Générales ». Le sous-paragraphe B, d'autre part, est similaire dans ses prescriptions en exhortant l'assuré à donner un avis avec tous les renseignements qui lui sont possibles de fournir.

L'article 2573 C.C. remplace pour ainsi dire l'ancienne obligation incombant à un assuré, d'expédier une « preuve de perte » à l'assureur. Si celui-ci omettait d'agir ainsi, il n'était

pas indemnisé, l'assureur étant en droit de refuser d'honorer sa réclamation parce qu'il ne respectait pas alors les conditions de son contrat. Aujourd'hui, cette obligation n'a pas été reprise par la loi des assurances; elle est modifiée. Ce n'est que lorsque l'assureur en fait la demande, qu'un assuré doit présenter la preuve de perte.

En requérant un avis de sinistre circonstancié, l'assureur, au sens de la loi, exige en même temps un avis de sinistre et une preuve de perte alors que le législateur ne l'a pas voulu ainsi. D'ailleurs la toute première ligne de l'article 2573 C.C. manifeste cette intention de manière non équivoque: « à la demande de l'assureur . . . » Pour que l'assureur puisse demander des détails à un assuré après un sinistre, il lui faut forcément en avoir été avisé au préalable sinon, n'ignorerait-il pas l'existence même du sinistre. Ce n'est donc qu'après avoir reçu le premier avis, qu'il peut exiger l'exécution de l'obligation autorisée par l'article 2573 C.C.

343

Les articles 2572 C.C. et 2573 C.C. montrent une procédure en deux temps. Dans le cadre du nouveau contrat d'assurance automobile, l'assureur ne nous semble pas l'avoir respectée; encore plus, il n'a accordé aucun délai à l'assuré dans son avis de sinistre alors que la loi prévoit une « prorogation raisonnable » pour employer les termes mêmes de l'article 2573 C.C.

Dans la pratique, et heureusement d'ailleurs, les assureurs ne se montrent pas trop rigoristes dans l'application des différentes clauses de leur contrat et, rares sont les situations où ils exigent l'observance totale et inflexible du contrat en ce qui regarde l'avis de sinistre.

Mais, alors pourquoi insérer dans un contrat des obligations non sanctionnées par la loi. Selon nous, il aurait été préférable que l'assureur reproduise le texte des articles 2572 C.C. et 2573 C.C.

**Conclusion**

Voilà deux commentaires nécessités par la réforme de l'assurance automobile. Une fois de plus, nous disons que notre but sera atteint si nos interventions suscitent des commentaires; ces lignes ne furent rédigées, en effet, que pour provoquer la réflexion chez le lecteur.

344 Dans un avenir prochain, nous espérons pouvoir l'entretenir de la situation juridique du propriétaire d'un véhicule-automobile non-assuré.

---

**Action Canada-France. Octobre 1977. Vol. 2, numéro 18.**

On trouvera dans ce numéro d'*Action Canada-France* d'excellents articles sur l'avenir du pétrole canadien, sur les gisements de charbon et sur les énergies nouvelles. Nous l'indiquons à nos lecteurs, désireux de se renseigner sur des questions d'actualité, présentées en termes simples, dans un style accessible et destiné à faire le point. Nous profitons de l'occasion pour attirer l'attention sur cet hebdomadaire qui présente le point de vue français sur des problèmes canadiens. Voici comment M. Mario Beunat explique son étude dans l'éditorial:

« Cette dernière étape de la conquête énergétique représente en moins de deux siècles un bouleversement radical, tel qu'il aurait paru unimaginable à l'esprit le plus éclairé d'un siècle, le XVIIIe, défini pourtant comme celui des lumières. Madame du Deffand, dont le salon était alors l'un des pôles de l'intelligentsia, ne considérerait-elle pas l'énergie comme un ensemble de convulsions provoquées par l'audition d'une œuvre musicale ? Denis Papin et Fulton n'étaient cependant pas loin qui allaient donner à ce mot une signification bien différente. Puis, tout s'accéléra et l'homme, qui pendant des millénaires avait vécu dans des conditions à peu de choses près comparables, vit son existence transformée de fond en comble par la mise à sa disposition d'appareils de plus en plus sophistiqués grâce aux découvertes d'une technologie à laquelle les énergies nouvelles fournissaient des moyens considérables. »

Le numéro est précédé d'une étude sur la conjoncture au Canada par M. Henry Mhun, cet économiste français qui connaît bien notre pays, après y avoir passé de nombreuses années.