

Autres considérations à propos de la loi de l'assurance automobile

André Langlois

Volume 47, numéro 2, 1979

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104029ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104029ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Langlois, A. (1979). Autres considérations à propos de la loi de l'assurance automobile. *Assurances*, 47(2), 147–155. <https://doi.org/10.7202/1104029ar>

Autres considérations à propos de la loi de l'assurance automobile

par

Me ANDRÉ LANGLOIS ¹

Depuis déjà un an, par le biais de cette chronique, nous tentons de disséquer certains aspects importants de la réforme de l'assurance automobile. Notre principal souci consiste à faire ressortir aux lecteurs, certains problèmes, et soumettre quelques ébauches de solution, dans le seul but d'inciter davantage à la réflexion, le praticien d'assurance.

147

Il est évident que toute la problématique soulevée par la réforme, ne peut être réglée d'un seul trait, dans ses tenants et aboutissants; d'où la nécessité de continuer la tâche entreprise par la présentation d'un cinquième article à propos du nouveau régime que nos gouvernants ont instauré en mars 1978.

Cette fois-ci, nous nous attarderons aux présomptions de faute.

Qu'est-il advenu des présomptions de faute ?

Antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la loi de l'assurance automobile, l'article trois (3) de la loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile édictait toutes les présomptions de faute devant incomber tant aux propriétaires qu'aux conducteurs. En raison de l'importance du dit article, nous le reproduisons:

- « 3. Le propriétaire d'une automobile est responsable de tout dommage causé par cette automobile ou par son usage, à moins qu'il ne prouve:

¹ Du contentieux de J. E. Poitras, Inc., membre du Groupe Sodarcac.

- A) que le dommage n'est imputable à aucune faute de sa part ou de la part d'une personne dans l'automobile ou du conducteur de celle-ci, ou
- B) que lors de l'accident l'automobile était conduite par un tiers en ayant obtenu la possession par vol, ou
- B) que lors d'un accident survenu en dehors d'un chemin public l'automobile était en la possession d'un tiers pour remisage, réparation ou transport.

148

Le conducteur d'une automobile est pareillement responsable à moins qu'il ne prouve que le dommage n'est imputable à aucune faute de sa part.

Le dommage 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 n'est pas visé par le présent article.»

Maintenant l'article 108 de la loi de l'assurance automobile a remplacé cet article, et, pour les fins de notre exposé, présentons-en immédiatement le libellé:

« 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. que le dommage a été causé par la faute de la victime, d'un tiers, ou par cas fortuit autre que celui résultant de l'état ou du fonctionnement de l'automobile, du fait ou de l'état de santé du conducteur ou d'un passager;
2. que, lors de l'accident, il avait été dépossédé de son automobile par vol et qu'il n'avait pu encore la recouvrer, sauf toutefois les cas visés dans l'article 103;
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.

La personne en possession de l'automobile est responsable comme si elle en était le propriétaire dans les cas visés dans les paragraphes 2 et 3 du deuxième alinéa.

La responsabilité du propriétaire s'applique même au-delà du montant d'assurance obligatoire minimum; l'assureur est directement responsable envers la victime du paiement de l'indemnité qui pourrait lui être due, jusqu'à concurrence du montant de l'assurance souscrite.»

Par le biais de l'article 203 de la loi de l'assurance automobile, l'article 3 de la loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile a été abrogé sauf pour les accidents litigieux survenus avant la date d'entrée en vigueur de la réforme, et non encore réglés, et a cédé sa place à l'article 108 cité plus haut.

149

Une différence fondamentale éloigne l'article 3 de l'actuel article 108. Nos commentaires à ce sujet ne visent qu'un seul but: souligner au législateur une situation de faits qu'il ne désirait pas, à n'en pas douter, mais qui existe tout de même, et qui peut perturber jusqu'à un certain point les us et coutumes en vigueur dans ce vaste monde de l'indemnisation.

L'ancien article 3 prévoyait dans son premier paragraphe que « le propriétaire d'une automobile est responsable de *tout dommage causé* par une automobile », alors que l'article 108 de droit nouveau stipule de son côté que « le propriétaire de l'automobile est responsable du *dommage matériel causé* par cette automobile ».

La présomption de faute s'appliquait auparavant contre les automobilistes causant des dommages tant corporels que matériels. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Désormais, la présomption n'interviendra que dans les cas de dommages matériels. Cette situation est tout à fait conforme à la philosophie véhiculée par la loi de l'assurance automobile, plus précisément, son article 3 par lequel la notion de responsabilité face aux blessures corporelles, a été complètement abolie. C'est là

que réside manifestement tout le changement qui devrait possiblement nécessiter quelques ajustements dans un avenir prochain, tout dépendant de la façon dont nos dirigeants percevront la situation que nous leur exposons sans tarder.

150

Par le passé, un automobiliste blessait un piéton et, par l'effet de la présomption, était tenu immanquablement responsable, sauf s'il réussissait à prouver entre autre chose, que le dommage n'était imputable à aucune faute de sa part ou de la part d'une personne dans l'automobile. Ce genre de preuve présentait tellement de difficultés que peu de conducteurs ou propriétaires réussissaient à s'exonérer de toute responsabilité. Plusieurs experts en sinistre ainsi que bon nombre d'avocats le confirmeront d'emblée.

Si par malheur, l'automobile subissait des dommages suite à l'impact avec le piéton, la règle d'or était que l'automobiliste ne devait, sous aucun prétexte, chercher à réclamer une quelconque somme d'argent sous ce chef, au piéton, craignant par là menacer l'éventuelle possibilité de règlement entre la victime et l'assureur. Cette coutume était tellement ancrée dans nos mœurs que ce genre de réclamation ne se voyait pour ainsi dire jamais. Par contre, était un peu plus fréquent, le cas de l'automobiliste qui, heurtant un piéton, commettait telle ou telle manœuvre pour amoindrir et surtout tenter d'éviter l'impact, provoquant ainsi un autre accident où des dommages matériels étaient causés à des tiers. Malgré tout, l'attitude adoptée dans ces circonstances, consistait, pour les procureurs et les assureurs, à conseiller fortement à leur client de ne pas s'acharner dans sa tentative d'impliquer la victime blessée, pour le règlement des dommages matériels aux tiers innocents, surtout si cette dernière était gravement blessée car la valeur de sa réclamation pouvait dépasser de beaucoup l'importance de la réclamation de ces tiers. Et pour réussir dans cette entreprise plus ou moins aléatoire, non seulement fallait-il à l'assuré

prouver qu'il n'avait commis aucune négligence, mais encore que toute la faute pesait sur le seul dos de la victime.

La première étape suffisait à décourager le juriste le plus hardi. Cependant, par le fait de conditions idéales de preuve, si cette première étape était franchie, la seconde pouvait s'avérer plus facile. Néanmoins, rares sont ceux qui ont pu parvenir.

Au cours de la réforme, en abolissant la présomption de faute pour les blessures corporelles, le législateur, a fait disparaître cette première étape, ce véritable rempart dissuasif pour l'automobiliste le plus audacieux, si bien qu'aujourd'hui, ce même automobiliste n'aura qu'à prouver la négligence du piéton pour avoir droit à l'indemnisation. Le comportement du piéton sera jugé à partir de l'article 1053 du Code Civil, soit le principe général qui gouverne la responsabilité au Québec, et possiblement à partir de quelques principes édictés par le code de la route et touchant les piétons.

151

Pour illustrer notre position, prenons l'exemple de cet individu qui, heurtant un piéton, endommage son véhicule pour une valeur d'environ \$500.00. A remarquer que ce chiffre n'est pas osé puisque, par le passé, des experts en sinistre ont rencontré des dommages beaucoup plus importants. A témoin, l'auteur de ces lignes qui a eu l'occasion de constater des dommages dont la valeur se chiffrait à \$2,000.00. Quelque rares que soient ces situations, il n'en demeure pas moins qu'elles existent.

Pour être indemnisé par le piéton, notre automobiliste n'aura qu'à prouver la négligence de ce dernier en démontrant qu'il a traversé la rue ou la route sans regarder ou alors que le feu de circulation était rouge contre lui, ou qu'il est demeuré figé devant l'automobile en l'apercevant. Bref, suivant les nécessités de l'article 1053 du Code Civil, la faute n'aurait

qu'à être prouvée pour donner lieu à l'indemnisation. C'est là l'effet de la disparition de la présomption de faute pour les dommages corporels, nous semble-il.

152 La preuve devient encore plus facile pour l'automobiliste si le piéton est décédé alors qu'aucun témoin n'a pu voir l'accident. Le seul moyen d'exonération pour sa succession, résiderait dans l'élaboration d'une preuve technique, ce qui n'est pas toujours possible et, certes, jamais facile.

D'autre part, la présomption de faute pour dommages matériels, n'incombe pas aux piétons et heureusement d'ailleurs; l'article 108 de la loi de l'assurance automobile ne régit que les propriétaires d'automobile. Malgré tout, le non-automobiliste se voit imposer un fardeau de défense qu'il pouvait contourner auparavant en se réfugiant derrière la présomption.

Ce problème devient plus aigu si l'on songe aux sommes en jeu qui peuvent s'avérer très onéreuses à un certain moment. Qu'il suffise de penser à l'automobiliste qui, malgré l'impact avec un piéton, a cherché à éviter l'accident et, ce faisant, a endommagé d'autres véhicules ou la propriété de tiers, avant ou après la collision avec ledit piéton.

Bien que l'assurance de responsabilité personnelle du piéton pourrait le protéger lorsque survient une réclamation de la part d'un propriétaire d'automobile, il n'en demeure pas moins qu'un nombre surprenant de gens n'en sont pas détenteurs. Raison de plus pour le praticien d'assurance, de mousser la vente de ce produit. Par contre, était-ce là l'intention du législateur ?



Toute nouvelle loi, qu'elle origine de quelque gouvernement qu'il soit, connaît ses forces et ses faiblesses. Lorsque les faiblesses surgissent de l'ombre, il appartient au législateur

d'agir en conséquence. Tout compte fait, la solution ici pourrait être simple mais impopulaire pour une partie de la population: il s'agirait d'abolir tout recours de l'automobiliste contre le piéton. Est-ce vraiment là la solution ?

Évidemment, l'amputation d'un droit individuel choque l'esprit mais dans les circonstances, est-il d'intérêt public de retirer ce droit ?

En regard des autres dispositions de l'ancien article 3 et de l'article 108 en vigueur, il est intéressant de noter que le législateur a tenu à préciser davantage sa pensée. Sous le régime du paragraphe A-) de l'article 3, l'automobiliste, pour repousser la présomption, devait prouver que l'accident n'était imputable à aucune faute de sa part ou de la part de son passager. Le cas fortuit ou le cas de force majeure était largement utilisé pour combattre cette présomption. Avec l'alinéa 1 de l'article 108, on ne peut invoquer cet argument à volonté et c'est là que se situe la différence fondamentale.

153

D'abord, le législateur a inséré cette précision dans l'article ce qui avait été ignoré autrefois. Ensuite, le cas fortuit a été délimité. Nos cours de justice ont innocenté quelques fois l'automobiliste qui réussissait à prouver que l'accident était dû à cette cause tout à fait imprévisible et irrésistible, à savoir un pneu défectueux, un boulon ou une pièce qui, sans raison, cède. Il en était de même pour l'automobiliste victime d'une attaque cardiaque ou quelque autre accident du même genre. Bref, en parvenant à faire valoir au tribunal que l'accident était dû à une cause tout à fait imprévisible et irrésistible, le plaideur obtenait gain de cause face aux victimes, plus souvent qu'à son tour.

Aujourd'hui, des manœuvres aussi habiles ne sont plus possibles puisque le législateur a indiqué que le cas fortuit pouvait servir de défense, en autant qu'il ne résulte pas de l'état

de santé du conducteur ou de l'état ou du fonctionnement de l'automobile.

154

L'alinéa 2 de l'article 108 reprend pratiquement le paragraphe B-) de l'article 3 mais avec une légère nuance. Sous l'égide du paragraphe B-) de l'article 3, toute personne pouvait arguer que son automobile avait été volée au moment où elle a causé des dommages. La réforme a apporté des restrictions; le gouvernement, ses agents et mandataires ainsi que tous ceux qui ont obtenu une dispense de l'obligation de contracter l'assurance automobile, ne peuvent pas, eux, opposer cette défense et l'article 103, en son premier aliéna, l'édicte.

Quant à l'aliéna 3 de l'article 108 et au paragraphe C-) de l'article 3, qui touchent l'accident survenant en dehors d'un chemin public alors que l'automobile est en possession d'un tiers ou d'un garagiste, aucune modification n'est à signaler si ce n'est le fait que la personne se voit transférer sur elle ladite présomption de faute. C'est du moins ce que prétend le quatrième paragraphe de l'article 108. Il s'agit là d'une dérogation à l'article 109 qui stipule que le conducteur est solidairement responsable avec le propriétaire, de l'accident. Cet article 109, rappelons-le, trouve son pendant à l'avant-dernier paragraphe de l'article 3.

Deux principes alimentent le dernier paragraphe de l'article 108, et il n'existe aucune disposition dans l'article 3 qui y corresponde. Le premier principe confirme que le propriétaire d'une automobile est responsable des dommages dont la valeur est plus élevée que le montant obligatoire minimum d'assurance au Québec. Nous nous sommes longuement interrogés sur la pertinence de cette prescription. S'agirait-il d'une redondance par rapport à la toute première ligne du même article 108? Il nous est impossible de répondre pour le moment.

Cependant, comme les principes les plus élémentaires du droit enseignent que le législateur ne parle jamais pour ne rien dire, peut-être verrons-nous une situation qui nous permettra de comprendre la pertinence de cette notion.

L'autre principe qui se dégage de ce paragraphe, établit que « l'assureur est directement responsable envers la victime du paiement de l'indemnité ». Ici, manifestement, le législateur a repris l'article 2603 du Code Civil, section 4, à propos de l'assurance responsabilité.

155

« Le tiers lésé peut faire valoir son droit d'action contre l'assuré ou *directement contre l'assureur.* »

La victime autre qu'un automobiliste parce que son recours est limité à son propre assureur en vertu de l'article 116 lorsque la convention d'indemnisation s'applique, peut donc réclamer directement de l'assureur sans pour cela devoir passer par l'intermédiaire de l'automobiliste fautif et ce, jusqu'à concurrence du montant de la police souscrite. Bref, il s'agit d'une technique dont le seul but est d'accélérer le règlement des sinistres.

Conclusion

La loi de l'assurance automobile a modifié profondément les coutumes au niveau de l'indemnisation. Ce qui n'empêche pas pour autant de retrouver des principes en vigueur dans le passé, et qui survivent toujours. Ne témoignent-ils pas par ce seul fait, de leur nécessité ? Par contre, d'autres ont été modifiés voire même abolis mais il était difficile pour le législateur d'en peser toutes les retombées.

Devons-nous lapider cette adolescente qui ne demande qu'à servir l'intérêt public ?