

La théorie de la faute en regard de tendances récentes

Michel Parizeau

Volume 31, Number 1, 1963

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103471ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103471ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, M. (1963). La théorie de la faute en regard de tendances récentes. *Assurances*, 31(1), 1–15. <https://doi.org/10.7202/1103471ar>

ASSURANCES

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numéraire
et l'envoi comme objet de la deuxième classe de la présente publication.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :
L'abonnement : \$2.50
Le numéro : - \$0.75

Directeur : GÉRARD PARIZEAU

Administration :
Ch. 216
410, rue Saint-Nicolas
Montréal

31^e année

Montréal, Avril 1963

No 1

1

La théorie de la faute en regard de tendances récentes ¹

par

MICHEL PARIZEAU

La province de Québec est sujette à un régime tout à fait spécial en matière de responsabilité civile, en regard de ce qui s'applique dans les provinces de droit commun. Le Code civil, notamment aux articles 1053 à 1056b, prévoit les principes qui président à la détermination de la responsabilité dans le cas de dommages corporels ou matériels à autrui.

Comme principe fondamental, le Code ne retient que la théorie de la faute, en vertu de laquelle il doit y avoir la présence des trois éléments suivants pour que la responsabilité

¹ This is the text of a lecture given by Mr. Parizeau at the Insurance Institute of the Province of Quebec on February 28th 1963. After giving a brief summary of the theory of fault, which is fundamental to the liability principles in this province, Mr. Parizeau endeavours to show the dangerous aspect of the precedent created by the adoption of article 3 of the Highway Victims Indemnity Act, under which the owner of a motor-vehicle can be held liable for the fault of the driver or of a passenger, notwithstanding the true legal nature of the relation between such parties. The consequences of increasing the scope of the Workmen's Compensation Act and the great development of hold harmless agreements are also stressed as constituting a serious threat to the maintenance of the theory of fault as the underlying major principle of liability law. Finally, specific recommendations are made in order to channel the pressures exerted to displace or eliminate basic elements which have always been considered as essential. — A.

puisse surgir: une faute, un dommage et un lien étroit de cause à effet entre cette faute et ce dommage. Tout cela peut paraître élémentaire mais il importe d'en bien saisir l'incidence, car la province de Québec est considérée comme l'un des derniers bastions de la théorie de la faute en Amérique du Nord, devant l'emprise de plus en plus grande de la théorie du risque, en vertu de laquelle celui qui crée un risque de dommage à autrui doit subir les conséquences de la matérialisation de tel risque.

La notion de faute n'est pas définie de façon précise dans le Code, mais à l'aide des termes utilisés et d'une abondante jurisprudence qui est venue en circonscrire la portée, on peut décrire la faute comme un manquement à une obligation préexistante. A titre de membres d'une société civile, nous sommes tous sujets à un certain nombre d'obligations qui peuvent être issues de la loi ou qui peuvent résulter d'engagements contractuels. Parmi celles qui sont issues de la loi, on peut encore distinguer entre les obligations générales, comme l'obligation d'agir en bon père de famille, et les obligations précises, telles celles qui sont indiquées dans le Code de la route, le Code de sécurité pour ascenseurs et monte-charges, le Code municipal, la loi des cités et villes, etc.

L'obligation d'agir en bon père de famille s'applique à tout le monde, mais à des degrés divers suivant les circonstances et les caractéristiques de celui qui y est assujetti. Le bon père de famille n'est ni un surhomme ni un *minus habens*. Il est un homme prudent, normal, consciencieux. On n'exige pas de lui qu'il ait agi suivant les normes les plus élevées, mais on s'attend à ce qu'il ait eu les réactions que l'on anticiperait chez *l'homo sapiens* moyen. On sera beaucoup plus exigeant pour le spécialiste, le technicien, celui qui est censé savoir, lorsque le geste imputé relève de son travail. On se demandera s'il a procédé suivant les données acquises de son art ou de sa

science. Tout cela est évidemment laissé à l'interprétation du tribunal qui décidera si l'attitude du défendeur a constitué une dérogation à cette obligation d'agir en bon père de famille. Une réponse affirmative impliquera alors une faute de la part du défendeur. De même, le fait de n'avoir pas installé sur un ascenseur un système de sécurité exigé par la loi, constituera une faute, c'est-à-dire un manquement à cette obligation précise.

3

Une fois cette faute établie, est-ce à dire que le défendeur est alors tenu pour responsable? Pas du tout, car il faut en plus déterminer que cette faute est la cause véritable du dommage; et ce n'est que lorsque cette seconde preuve a été faite que l'on peut conclure à la responsabilité. Pour illustrer cette affirmation, considérons un cas extrême, celui de l'automobiliste qui circule à 50 milles à l'heure dans une zone de 30 milles et qui heurte une personne qui se jette brusquement devant lui. Le fait de circuler à une vitesse excédant la vitesse permise constitue une faute. Cependant, si l'automobiliste peut démontrer de façon précise qu'il n'aurait pas pu éviter l'accident, même s'il avait maintenu son véhicule dans les cadres de vitesse normale, le dommage résultant essentiellement de l'incurie, de la négligence de la victime elle-même, il y aurait lieu de conclure à la non-responsabilité.

Tout clair qu'apparaisse ce principe fondamental, il faut reconnaître qu'il semble, du moins au premier abord, quelque peu ébranlé par le nombre de présomptions que l'on retrouve dans le droit civil. Les présomptions impliquent un renversement du fardeau de la preuve en vertu duquel il appartient au défendeur de déterminer qu'il n'était pas en faute ou encore que sa faute n'était pas à l'origine du dommage, contrairement au principe de base qu'il appartient au demandeur de faire la preuve de ce qu'il allègue. En fait, lorsque l'on se rend compte qu'il ne s'agit pas d'une présomption de responsabilité

4 mais bien d'une présomption de faute qui est généralement susceptible de preuve contraire, on doit reconnaître qu'il n'y a pas dérogation au principe de base mais plutôt une simple modalité impliquant le renversement du fardeau de la preuve, le raisonnement se faisant toujours sur la base de la faute et du lien entre la faute et le dommage. Seule la présomption irréfragable, issue de l'article 1054, à l'encontre de l'employeur dans le cas de dommages causés par la faute de ses employés, présente un certain problème. Elle repose, nous disent les juristes, sur le fait que l'employeur n'a pas suffisamment bien choisi son employé et n'a pas exercé un contrôle suffisant sur ce dernier. J'admets que dans ce cas-ci (et c'est d'ailleurs un des rares cas en matière de responsabilité où la présomption n'est pas susceptible de preuve contraire si de fait l'employé était dans l'exercice de ses fonctions et s'il avait commis une faute), j'admets donc que l'explication donnée pour supporter cette présomption irréfragable est avant tout une création subtile de l'esprit, tentant de justifier l'utilisation de la théorie du risque, sans cependant l'admettre.²

Ce désir de s'accrocher à la théorie de la faute provient-il d'une tendance toute latine à se refuser aux institutions d'origine anglo-saxonne? Je ne le crois pas. Il faut comprendre que la différence fondamentale entre le Code civil et le droit commun ne réside pas tellement dans des attitudes différentes pour des points précis mais bien dans la structure de la loi. Dans le Code civil, les principes de base sont établis, la jurisprudence intervenant pour expliciter ces principes à la lumière de circonstances particulières. Dans le droit commun, au contraire, il s'agit d'un droit non écrit, les principes étant issus de la jurisprudence elle-même. Cette distinction est extrêmement importante, car il faut bien saisir que sous le régime du Code civil, les tribunaux ne peuvent pas changer la loi, encore

² Nous verrons, cependant, plus loin (p. 10) qu'un autre élément doit être considéré.

moins la créer, leur rôle se limitant à l'interpréter. Dans le droit commun au contraire, c'est la jurisprudence qui constitue la loi et, en conséquence, même si le précédent joue ici un rôle primordial, on peut assister à une modification de la loi à partir d'un jugement particulier dans lequel un magistrat supérieur aura fait un raisonnement motivé et sérieux, auquel les tribunaux qui auront à siéger ultérieurement se référeront comme base de leur décision. C'est d'ailleurs ce qui explique d'une part l'orientation manifeste des tribunaux de droit commun vers la théorie du risque, et d'autre part les efforts des tribunaux québécois pour s'adapter aux exigences modernes sans pour autant détourner l'application des principes de base qui sont décrits dans le Code. 5



Jusqu'à dernièrement, la théorie de la faute dans le droit civil de la province de Québec ne souffrait qu'une seule exception, la Loi des Accidents du Travail. En 1931, l'autorité législative de la province avait soustrait de l'application du Code civil, les relations juridiques entre patrons et employés résultant d'accidents subis par ces derniers dans les établissements industriels et dans certains services publics. Les employés se voyaient refuser le droit de revenir contre leur patron, mais en contre-partie on leur accordait une indemnité automatique, qu'il y ait responsabilité ou non de la part de l'employeur. C'était là une application directe de la théorie du risque, rendue presque nécessaire par l'industrialisation de plus en plus grande et par l'augmentation considérable du nombre d'accidents pour lesquels, dans un bon nombre de cas, la victime pouvait difficilement obtenir gain de cause. Il s'agissait en somme d'un problème de sécurité sociale, qui exigeait une intervention précise du législateur.

Il est à signaler que l'application de la théorie du risque dans ce cas précis était pourvue, cependant, de caractéris-

tiques bien spéciales, en ce sens qu'elle n'était pas dirigée vers l'employeur lui-même mais plutôt vers l'industrie globalement. La responsabilité était rendue collective et non pas individuelle, tout au moins pour les industries mentionnées dans la cédule 1, c'est-à-dire les plus nombreuses.

6 Or, un fait récent est venu remettre en question tout le problème de la théorie de la faute en regard de la théorie du risque: l'adoption de la loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accident d'automobile, sanctionnée le 25 mai 1961, loi dans laquelle on retrouve l'article 3 qui se lit partiellement ainsi: "Le propriétaire d'une automobile est responsable de tout dommage causé par cette automobile ou par son usage à moins qu'il ne prouve 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 . . .".

En vertu de cet article, le propriétaire d'un véhicule-moteur peut être tenu responsable d'un dommage causé par la faute du conducteur ou d'un passager, même s'il n'y a aucun lien d'employeur à employé entre le propriétaire et telle personne. C'est là une application claire et nette de la théorie du risque, le véhicule-moteur étant considéré comme un instrument dangereux, comme constituant un risque, dont le propriétaire doit assumer la responsabilité.

L'utilisation de cet article de loi constitue, à mon sens, une intrusion et une dérogation manifeste et dangereuse aux principes fondamentaux mentionnés plus haut. Je vais essayer de démontrer que cette dérogation n'était pas nécessaire et qu'elle risque d'ébranler sérieusement la théorie de la faute par son aspect de précédent.

Cette dernière affirmation ne provient pas d'une simple attitude pessimiste ou négative, mais repose sur la constatation de ce qui s'est produit ailleurs. En Allemagne notamment,

où le Code civil, en vigueur depuis 1900, retient le principe de la non-responsabilité sans faute, on a assisté à un développement considérable de la théorie du risque (ou si vous le préférez, de la responsabilité totale) à partir d'un précédent relatif aux compagnies de chemin de fer. De ce précédent, on passa alors au cas du véhicule-automobile puis à celui de l'avion, pour ensuite en arriver à appliquer la responsabilité totale dans le cas de pollution des eaux et dans le cas du risque d'énergie atomique. À l'heure actuelle, on considère même une législation possible pour appliquer la théorie du risque dans le cas de substances inflammables, explosives, corrosives ou toxiques. Par ailleurs, (et cela n'est pas le moindre des éléments) les tribunaux semblent se laisser influencer par cette tendance. Ils apprécient d'une part les faits et gestes du défendeur de façon très stricte, en somme en recherchant à tout prix l'existence d'une faute et, d'autre part, ils établissent une règle pour la détermination du "pretium doloris" c'est-à-dire les dommages-intérêts pour la peine et la douleur. Cette règle prend en considération la situation financière du demandeur comme celle du défendeur, les polices d'assurance de responsabilité civile détenues par ce dernier étant considérées comme faisant partie de son avoir, de son patrimoine. Cette attitude, inutile de le dire, inquiète fortement les assureurs en Allemagne.³

7

Nous avons donc dit que le précédent de l'article 3 n'était pas nécessaire. Précisons d'abord qu'alors que, dans le cas des accidents du travail, le problème véritable provenait du fait que trop souvent les victimes n'avaient pas suffisamment d'éléments en mains pour obtenir gain de cause devant un tribunal, la preuve de la faute de l'employeur étant souvent difficile à établir, en matière d'accident d'automobile, le problème surgit essentiellement, non pas de la difficulté d'obtenir gain de cause (l'article 53 de la Loi des Véhicules-

³ Lettre trimestrielle (Algemeene Reinsurance Companies). nov. 1962, p. 3.

moteurs prévoyant une présomption à l'encontre de l'automobiliste) mais bien de la difficulté d'obtenir l'exécution d'un jugement, un trop grand nombre d'automobilistes circulant sans assurance ou sans solvabilité financière suffisante. La question à régler avait donc trait à faciliter l'obtention d'une indemnité, une fois la responsabilité du défendeur établie.

8 Or, les dispositions de la loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles (dispositions autres que l'article 3), permettaient déjà une amélioration sensible de la situation en obligeant le directeur du service des véhicules-automobiles de la province à retirer le permis et l'enregistrement, dans certains cas précis, à moins d'une preuve d'assurance ou de solvabilité financière suffisante, et en prévoyant la formation du fonds d'indemnisation auquel peuvent s'adresser les victimes ayant obtenu gain de cause mais n'ayant pas pu recouvrer l'indemnité.

Pour discerner le plus ou moins d'utilité de l'article 3, considérons les trois cas suivants:

a) D'abord celui du propriétaire non-assuré ou insolvable :

L'article 3 ne vient pas du tout en aide à la victime puisqu'elle se trouve maintenant en face de deux insolvable, le propriétaire et le conducteur. De toute façon, le fonds d'indemnisation est là pour intervenir.

b) Ensuite, le cas du propriétaire non-assuré mais solvable :

Dans ce cas, grâce à l'article 3, la victime est dans une meilleure position que si seul le conducteur n'était pas solvable. Mais encore ici, en l'absence de l'article 3, la victime pourrait quand même recevoir une indemnité du fonds. Vaut-il la peine de renoncer à des principes juridiques bien établis pour permettre au réclamant de bénéficier d'une garantie supplémentaire à celle qui est déjà offerte par le fonds ?

N'aurait-il pas été plus simple (comme la chose d'ailleurs a été suggérée par certains) d'augmenter la limite maximum d'indemnité prévue par la loi (comme il en est d'ailleurs question actuellement), quitte à soustraire de son application, les dommages matériels, dont l'incidence financière individuelle est moins onéreuse ?

c) Enfin, le cas du propriétaire assuré :

9

En vertu de la clause des polices d'assurance-automobile dite "clause omnibus", l'assureur s'engage à protéger de la même façon que l'assuré lui-même, toute personne ayant l'âge requis par la loi et ayant une connaissance suffisante du fonctionnement d'un véhicule-moteur, qui conduit personnellement le véhicule de l'assuré, avec le consentement de ce dernier. Pourquoi tenir le propriétaire responsable alors que de toute façon la police d'assurance donne une garantie entière pour les autres chauffeurs ? On nous mentionnera peut-être le cas où il s'agirait de chauffeurs qui ne seraient pas autorisés par l'assuré ou par un membre adulte de sa maison; nous ne voyons pas ici pourquoi on devrait pénaliser le propriétaire, d'autant plus qu'il n'a pas donné son assentiment à la conduite du véhicule par cette personne, alors qu'on l'exonère de tout blâme lorsque sa voiture a été volée. Le fait de conduire une voiture sans l'assentiment du propriétaire ne peut pas toujours être assimilé, juridiquement, à un vol; mais doit-on pour cela d'une part, faire porter le poids de cette distinction sur les épaules du propriétaire et d'autre part, renoncer à ce qui a toujours été considéré comme fondamental dans notre droit québécois ? D'autant plus, encore une fois, que le fonds est là pour indemniser la victime.

En somme, l'intention de la loi était d'inciter le plus possible les automobilistes à s'assurer et de faciliter l'exécution des jugements pour les cas où une assurance ne serait pas en

vigueur et que la partie responsable n'aurait pas la solvabilité voulue. Il me semble que la législation prévue a bien répondu à cette intention, si ce n'est par les montants établis, du moins par la forme; et l'article 3 n'ajoute que peu d'avantages en pratique.

10 Certains semblent vouloir justifier l'utilisation de l'article 3 en établissant une comparaison avec la présomption irréfragable de l'article 1054 en matière de la responsabilité de l'employeur pour les dommages causés par ses employés. J'ai mentionné plus haut que je reconnaissais l'aspect discutable, en regard de la théorie de la faute, de l'explication donnée par les juristes, mais il importe ici de distinguer un autre élément qui m'apparaît plus fondamental et qui est reconnu depuis fort longtemps dans le droit commun: le principe en vertu duquel celui qui s'attend à retirer un avantage des actes d'un autre, doit supporter les conséquences découlant de tels actes. Or, on ne peut certainement pas présumer qu'une personne qui a prêté son véhicule-moteur à une autre s'attende à bénéficier directement de tel prêt.



Aussi sérieuse que m'apparaisse la dérogation au principe de base créée par l'adoption de l'article 3 mentionné plus haut, il ne faut pas croire que ce soit là le seul danger auquel la théorie de la faute soit exposée. Deux autres problèmes surgissent, moins frappants, moins précis, mais tout aussi importants à discerner.

Le premier résulte des pressions considérables exercées depuis quelque temps par les syndicats ouvriers pour modifier la Loi des Accidents du Travail en vue de l'appliquer à tous les employés, clerks ou laïques, quel que soit le genre d'entreprise dans lequel ils exercent leurs fonctions. Des mémoires précis ont déjà été soumis au Ministre du Travail à cet effet. Cette tendance, si elle se matérialisait, aurait pour résultat

de soustraire de la juridiction des tribunaux ordinaires tous les cas d'accidents du travail, sauf les recours contre des tiers responsables, et d'éliminer dans ces mêmes cas l'application des principes juridiques de base. Que l'on augmente le cadre des entreprises devant tomber sous le coup de la loi pour tenir compte de certaines nouvelles activités de la vie moderne, ayant des caractéristiques semblables à celles des entreprises qui tombent actuellement sous la loi, je veux bien; mais je ne vois pas de justification pour l'adoption générale de cette assurance d'état obligatoire reposant sur la théorie du risque.

11

Sauf erreur, l'attitude des syndicats ouvriers m'apparaît comme la résultante de nombreux cas d'accidents du travail, pour lesquels l'indemnité versée a été nulle ou d'un montant insuffisant, soit par suite de l'absence d'éléments pouvant entraîner la responsabilité légale de l'employeur, soit encore par suite de normes trop faibles utilisées dans les avenants de compensation volontaire annexés aux polices de responsabilité patronale. Ne serait-il pas préférable pour les syndicats ouvriers d'exiger dans leurs conventions collectives que les employeurs souscrivent à une garantie de compensation volontaire qui soit conforme en tout point à ce qui est prévu par la Loi des Accidents du Travail? De cette façon, l'indemnité à obtenir serait la même, aucun accroc supplémentaire ne serait fait au principe de base de la responsabilité et en même temps les employés se verraient conserver leurs possibilités de recours contre l'employeur.

Il est possible que certains ne soient pas satisfaits de cette suggestion, considérant qu'elle n'accorderait pas juridiction à la Commission des Accidents du Travail. Ces mêmes personnes semblent préférer l'intervention gouvernementale aux activités libres de l'entreprise privée. On en voit un exemple frappant dans les demandes répétées qui sont faites au gouvernement pour prendre en mains les ques-

tions d'assurance automobile. Il est certain que l'entreprise privée de l'assurance n'est pas à l'abri de toutes critiques et qu'elle aurait avantage à améliorer, dans certains cas, la qualité de ses services. Elle pourrait de plus s'engager dans une politique de relations extérieures plus poussée.

12 Si, malgré des efforts dans ce sens, on ne réussit pas à faire diminuer l'intensité des revendications syndicales, ne pourrait-on pas suggérer que la Commission ait un droit de regard sur le règlement des indemnités versées sous l'avenant de compensation volontaire conforme à la Loi des Accidents du Travail, en somme qu'elle agisse comme tribunal d'appel ?

Enfin, si en ultime ressort on doit conclure que la loi doit s'appliquer à tous les employés, il me semble alors qu'il serait normal de faire tomber les entreprises qui ne sont pas actuellement assujetties à la loi, sous la cédule 2. De cette façon, les employeurs seraient personnellement tenus de verser les indemnités, sans avoir nécessairement à souscrire aux fonds de la Commission. Elles seraient libres de s'assurer auprès de compagnies privées, comme il se produit actuellement pour les entreprises d'utilité publique, les municipalités et les commissions scolaires.

Cette dernière suggestion (qui a déjà été faite par l'Association Professionnelle des Industriels dans un mémoire présenté au Ministre du Travail subséquemment aux mémoires des syndicats ouvriers) ne provient pas simplement d'un désir des compagnies d'assurance et des courtiers de ne pas vouloir laisser échapper à leur contrôle une source de revenu intéressante, mais surtout de la constatation, basée sur une expérience antérieure, de l'avantage pour le public d'une saine concurrence entre l'entreprise privée et le secteur gouvernemental. Un exemple frappant a été mis à jour récemment lorsqu'il a été décidé de faire tomber les établissements hospitaliers sous la cédule 1 de la Loi. On s'est rendu

compte que les taux exigés par la Commission étaient nettement supérieurs à ceux qui étaient exigés par certaines compagnies d'assurance accordant déjà, pour ces établissements hospitaliers, les bénéfices de la Loi des Accidents du Travail, sous un avenant spécial de compensation volontaire. De plus, une étude très récente faite par un professeur de l'Université d'Orégon sur la situation de l'assurance des accidents du travail dans les divers états américains, nous indique les faits suivants: 7 états sur 50 ont créé un monopole public; 11 autres états permettent la concurrence de l'initiative privée (et ce ne sont pas là les moins importants puisque l'on retrouve parmi eux la Californie, le Michigan, New-York et la Pennsylvanie); enfin dans certains états, comme le Massachusetts, seuls les assureurs privés garantissent le risque. À la suite d'une étude comparée de l'initiative privée au Massachusetts et du monopole d'état dans l'Orégon, l'auteur conclut que la situation dans l'état du Massachusetts semble être nettement à l'avantage du public.⁴

Le second problème qui surgit, a trait aux clauses de responsabilité assumée par contrat, connues en anglais sous le terme de "Hold Harmless Agreements", dont l'utilisation est de plus en plus fréquente. En tant que tel, ces clauses n'ont rien d'illégal, pourvu évidemment qu'elles n'aillent pas à l'encontre de l'ordre public. Il faut en effet reconnaître au départ la validité des clauses contractuelles, la liberté des contrats étant la règle.

En soi, la clause de responsabilité assumée par contrat ou encore la clause de non-responsabilité en matière contractuelle, n'entraîne pas une dérogation à la théorie de la faute, car il faut bien comprendre que l'entente n'est valide qu'entre les parties au contrat, n'affectant pas directement les tiers. Elle n'a pour effet que de transporter sur les épaules d'une

⁴ M. S. Greene, *Journal of Insurance*, déc. 1962, p. 467.

personne, le poids d'une responsabilité qui, normalement, incomberait à une autre. Cette dernière ne peut donc pas invoquer la clause à l'encontre d'une réclamation provenant d'une tierce personne, mais elle peut l'utiliser, soit dans un appel en garantie dans le cours du litige initial, soit dans un recours postérieur.

14 Cependant, si l'utilisation de telle clause vient à se généraliser (comme la tendance actuelle semble l'indiquer), on assistera non pas à un nouvel accroc à la théorie de la faute mais, en pratique, à sa neutralisation. Ce dernier problème intéresse tout particulièrement les assureurs de responsabilité civile qui se voient continuellement demander de modifier le texte de leurs polices, ces dernières ne prévoyant normalement que la responsabilité imposée par la loi et non pas la responsabilité assumée par contrat. Évidemment, le risque devient alors plus grand et nécessite une étude attentive dans chaque cas, ce qui vient à l'encontre de la tendance moderne d'appliquer le plus possible des garanties automatiques.



Que retenir de cette brève étude ?

D'abord, que les principes juridiques de base subissent actuellement comme tous les autres principes économiques, sociaux, philosophiques ou religieux, des pressions très fortes, devant le rythme accéléré de la vie moderne et le changement radical qui s'opère dans tous les secteurs de la société. Un esprit puissant de socialisation empreint de plus en plus non seulement les revendications des citoyens mais aussi l'attitude des gouvernements, l'accent étant mis avant tout sur le bien-être des membres de la société, l'aspect collectif prenant le dessus sur l'aspect individuel.

Ensuite, que ce mouvement semble irréversible pour le moment, mais qu'il importe qu'il soit canalisé, maintenu le plus possible dans des cadres limitatifs, pour ne pas faire disparaître les grands principes sous-jacents, utilisés depuis toujours et qui ont subi l'épreuve du temps.

Sous cet angle, il m'apparaît que les suggestions suivantes mériteraient de retenir l'attention :

- Profiter d'une majoration du montant d'assurance ou de solvabilité minimum requis, pour faire disparaître de l'article 3 de la loi pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, les éléments non-conformes aux principes du Code Civil.
- Inciter l'entreprise privée de l'assurance à ce qu'elle adapte ses contrats aux exigences modernes et qu'elle prenne une attitude plus conforme au caractère de service qui est attaché à ses fonctions, notamment dans le règlement des sinistres, afin de ne pas risquer une immixtion plus grande du gouvernement dans ce champ important de l'activité économique.
- Essayer dans la mesure du possible (le travail ne peut évidemment se faire ici que de façon indirecte) de décourager l'utilisation des clauses dites "Hold Harmless" lorsque les circonstances ne les justifient pas, tout en n'oubliant pas cependant que les assureurs se doivent de répondre aux exigences de leurs assurés.

15

Un effort dans ces trois domaines aiderait sûrement à ramener la balance vers un point d'équilibre, souhaitable pour ne pas risquer une situation qui, à long terme, ne ferait que rendre la position des compagnies d'assurance et, indirectement du public, encore plus difficile, les résultats depuis quelques années n'ayant rien de particulièrement réjouissant.