

Le rapport Gauvin

Volume 42, Number 2, 1974

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103823ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103823ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

(1974). Le rapport Gauvin. *Assurances*, 42(2), 172–179.

<https://doi.org/10.7202/1103823ar>

Article abstract

À titre de documentation générale, voici les recommandations ayant trait 1° à la sécurité de la route, etc.; 2° à l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile; 3° à l'administration du régime proposé.

On a là un excellent aperçu d'ensemble des suggestions faites par le Comité. Nous nous excusons de ne pouvoir donner les autres, faute d'espace.

Le rapport Gauvin

A titre de documentation générale, voici les recommandations ayant trait 1° à la sécurité de la route, etc.; 2° à l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile; 3° à l'administration du régime proposé.

172

On a là un excellent aperçu d'ensemble des suggestions faites par le Comité. Nous nous excusons de ne pouvoir donner les autres, faute d'espace.

I — Recommandations diverses

1. QU'il y ait coordination des efforts des autorités ayant juridiction, compétence ou quelque intérêt en matière de sécurité routière.
2. QUE les compétences déléguées aux ministères, organismes, commissions, cités, villes ou municipalités soient mises à jour et fassent l'objet d'une surveillance et d'un contrôle constants afin d'assurer une meilleure réalisation des objectifs touchant la sécurité routière.
3. QUE des spécialistes en matière de sécurité routière soient embauchés en plus grand nombre au ministère des Transports, et que leurs services soient mis à la disposition des cités, villes ou municipalités.
4. QUE soient uniformisées et contrôlées les normes de construction et d'entretien des routes de la province.
5. QUE soient intensifiés les efforts d'implantation des mesures de sécurité en matière de signalisation et d'affichage et, plus spécifiquement, que le ministère des Transports impose aux entrepreneurs routiers, sous peine de confiscation du cautionnement à être versé à cette fin, l'obligation d'implanter aux abords des chantiers une signalisation qui respecte les normes du ministère.
6. QUE soit adoptée dans les plus grefs délais une réglementation établissant les conditions d'obtention d'une licence d'ambulance et

prévoyant le type de véhicule à être utilisé ainsi que son équipement en matériel et en personnel.

7. QUE soit implantée au Québec une « loi du bon samaritain » protégeant les personnes qui portent secours aux victimes d'accidents d'automobile.
8. QUE soit instaurée dans la province une politique d'inspection sélective obligatoire des véhicules automobiles, politique qui tienne compte des coûts impliqués par rapport aux bénéfices escomptés.
9. QUE les recommandations suivantes, déjà formulées par le *Canadian Automobile Theft Bureau* et la Commission Prévost soient mises en pratique:

Que le gouvernement du Québec exige une licence provinciale avant d'autoriser qui que ce soit à exploiter un commerce de vente ou de réparation d'automobiles neuves ou usagées, de vente de pièces usagées, de démolition ou de reconstruction de voitures. Le règlement devra couvrir également les cimetières d'automobiles.

Que le ministère des Transports émette un registre détaillé à l'intention de tous ceux qui sollicitent la permission de faire le commerce des automobiles et des pièces usagées. Le ministère devra effectuer une vérification régulière de ce registre et sévira contre ceux qui négligeraient de se conformer à l'exigence d'une inscription complète de toutes les transactions.

Les entreprises de démolition et de mise en pièces de véhicules devront être soumises à l'obligation de faire un rapport individuel au Bureau des véhicules automobiles pour chaque véhicule détruit, démoli ou démantelé et elles auront soin de mentionner le nom de l'ancien propriétaire du véhicule, la description du véhicule et les raisons de la mise en pièces. De plus, avec ce rapport, elles devront expédier, si cela n'a déjà été fait, les plaques d'immatriculation du véhicule ainsi que la plaque contenant le numéro d'identification du véhicule.

10. QUE soit adoptée une loi rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules qui en ont été équipés, sauf dans les cas justifiant le contraire et que, pour donner force à cette loi, des

pénalités soient prévues pour défaut d'obtempérer; cependant, ces pénalités ne devront en aucun cas toucher l'indemnisation d'une victime d'accident.

- 174
11. QUE les classes ou catégories de permis soient redéfinies en fonction du type de véhicules que ces permis autorisent à conduire, et que les examens soient aménagés en conséquence.
 12. QUE soient révisées les conditions actuelles d'obtention des permis de conducteur et de chauffeur et qu'un contrôle plus adéquat soit exercé pour leur obtention.
 13. QU'un contrôle plus sévère soit exercé sur les écoles de conduite et que les programmes d'enseignement de ces écoles soient rendus plus complets.
 14. QUE soient uniformisés dans la province les règlements concernant la circulation dans les cités, villes et municipalités, et que les amendes perçues pour des infractions à ces règlements soient la propriété de la province, à charge pour cette dernière d'en faire la redistribution, s'il y a lieu, parmi les corporations municipales.
 15. QUE le système de démerite soit repensé et conçu en fonction d'une véritable politique de prévention des accidents et de sécurité routière dans la province de Québec.
 16. QUE cesse la confusion actuelle des juridictions pour l'annulation et la suspension des immatriculations des véhicules automobiles et des permis de conducteur et de chauffeur, et que cette juridiction soit confiée à une seule autorité avec un droit d'appel au Tribunal des transports.
 17. QUE soit reconnue comme une priorité en matière de sécurité routière une surveillance constante et vigilante des routes de la province par un corps policier qualifié et dûment équipé à cette fin et qu'il ait tous les pouvoirs nécessaires pour l'exercice de ses fonctions.
 18. QUE soit créé un organisme chargé de toute la sécurité routière et disposant de fonds annuels équivalents à 1% des primes d'assurance automobile vendues dans la province.

**II — Recommandations sur l'indemnisation
des victimes d'accidents d'automobile**

19. QUE soit aboli complètement le droit de recours en vertu du régime de la faute, pour toutes les pertes découlant de blessures corporelles subies dans un accident d'automobile.
20. QU'une assurance de base qui couvre les pertes découlant de blessures corporelles soit obligatoire pour tous les véhicules automobiles immatriculés.
21. QUE cette assurance de base couvre tous les occupants du véhicule, les piétons et toute personne blessée qui est impliquée dans un accident.
22. QUE des indemnités de base soient versées pour invalidité et décès d'un soutien de famille, selon le concept de la perte économique.
23. QUE des indemnités de base soient versées, selon des barèmes pré-établis, pour frais funéraires, de réadaptation et autres frais, ainsi que pour souffrances, douleurs, mutilation, défiguration et perte de jouissance de la vie.
24. QUE soit rendue disponible une assurance supplémentaire facultative couvrant l'assuré, son conjoint et ses enfants à charge, quel que soit le véhicule dans lequel ils circulent ou par lequel ils sont frappés.
25. QUE les prestations payables par le régime quant aux blessures corporelles soient indexées.
26. QUE soit aboli le droit de recours pour dommages matériels contre un tiers responsable.
27. QUE le droit de poursuite soit cependant conservé dans les deux cas suivants:
 - a) contre la personne qui a causé intentionnellement des dommages;
 - b) contre le garagiste ou le propriétaire d'un terrain de stationnement qui a la garde temporaire du véhicule contre rémunération.
28. QUE l'assurance des dommages aux véhicules soit obligatoire, avec possibilité de choix entre trois options:

A S S U R A N C E S

- A — couverture à 100% dans certaines situations spécifiques et, dans les autres cas, dans la proportion où l'assuré n'est pas en faute;
- B — couverture à 100% dans certaines situations spécifiques et à 50% dans les autres cas;
- C — couverture à 100% dans tous les cas, avec possibilité de choisir une franchise de \$100 ou \$250.

29. QUE l'option A soit pour une période transitoire de 5 ans.
- 176 30. QUE la responsabilité pour les dommages causés à des biens autres que le véhicule et son contenu soit couverte de façon obligatoire, quelle que soit l'option retenue pour les dommages au véhicule.
31. QUE le propriétaire d'un véhicule ait le choix de couvrir ou non la perte d'utilisation, ou la perte du contenu de son véhicule, et autres risques divers.
32. QUE ce régime couvre tous les accidents survenus au Québec, et les assurés québécois à l'étranger.
33. QUE ce régime couvre tous les véhicules immatriculés; les véhicules de plus de 7 800 livres cependant doivent contribuer à l'indemnisation au prorata de leur poids.
34. QUE les victimes aient, dans certains cas spécifiques, la possibilité de recouvrer auprès d'un Fonds d'indemnisation les indemnités prévues par le régime.
35. QUE l'assureur qui, sans raison valable, ne paie pas l'indemnité à laquelle il est tenu, dans les 30 jours de la preuve de perte, soit obligé de verser un intérêt sur les montants dus.
36. QUE toute victime qui se croira lésée par la décision de son assureur, quant à son droit d'être indemnisée ou quant au montant de son indemnisation, puisse en appeler au tribunal compétent.
37. QUE le Plan statistique, selon lequel tous les assureurs doivent rapporter leur expérience sur une base uniforme, soit restructuré afin d'inclure tous les éléments statistiques à partir desquels les différents regroupements possibles peuvent être analysés, en tenant compte cependant des coûts impliqués.

38. QUE le Surintendant des assurances puisse exercer un contrôle sur le Plan statistique, et procéder à une révision périodique de son contenu.

**II — Recommandations sur l'administration
du régime proposé**

39. QUE la participation des assureurs à une association ne les oblige pas à utiliser des taux communs.
40. QUE les compagnies d'assurance soient tenues, par la loi, d'accepter toutes les demandes d'assurance.
41. QUE soit aboli le mécanisme de la « Facilité ».
42. QUE le Surintendant des assurances ait pouvoir de fixer un tarif maximum pour certains risques et de répartir sur l'ensemble des assureurs la somme des différences entre le taux maximum et les primes exigées par les assureurs en sus du maximum.
43. QUE, en cas de fausses représentations ou réticences de la part d'un assuré, l'assureur puisse imposer une pénalité substantielle et un ajustement de prime lorsqu'il apparaît que la prime exigée aurait été supérieure si les faits exacts avaient été connus. La pénalité doit être versée au Fonds d'indemnisation. En cas de fraude, l'assureur pourra également refuser l'indemnisation, mais seulement pour les dommages matériels subis par l'assuré.
44. QUE les changements à une police d'assurance, qui se traduisent par une augmentation ou une diminution de prime, ne puissent être consentis que lors du renouvellement ou à l'expiration de la police, s'ils affectent des facteurs comme l'âge, l'état civil ou le lieu de résidence; les autres changements devront être effectués à la charge des assurés concernés.
45. QUE la loi oblige explicitement les assureurs à n'imposer que des taux raisonnables, non discriminatoires, adéquats et suffisants pour garantir la solvabilité des compagnies, et que l'État veille à ce que la concurrence puisse s'exercer pour que ces principes soient respectés.

A S S U R A N C E S

178

46. QU'à cette fin, tous les assureurs soient tenus de déposer auprès du Surintendant des assurances, et de respecter, leur manuel de taux ainsi que les règles et définitions utilisées pour la classification de toutes les catégories d'assurés, dans les territoires où ils font affaires.
47. QUE le Surintendant des assurances ait pouvoir d'exiger d'un assureur qu'il fournisse une justification concernant les différents aspects de sa tarification, et qu'il puisse même suspendre le permis d'une compagnie en certaines circonstances.
48. QUE le Surintendant des assurances soit habilité à surveiller l'évolution des conditions du marché de l'assurance automobile, au moyen d'études périodiques de rentabilité et autres analyses.
49. QUE le Surintendant des assurances soit chargé de diffuser les renseignements pertinents aux taux de primes utilisés par les différentes compagnies.
50. QUE la mise en marché de l'assurance automobile soit conçue de façon telle que l'assuré vienne en relation directe avec l'assureur; ainsi conçue, la mise en marché ne pourra se faire que directement par l'assureur, par l'entremise d'agents ou de courtiers agissant comme conseillers des assurés, par l'utilisation de contrats conclus directement par l'assureur, ou négociés par les courtiers, couvrant un groupe de personnes ayant une affiliation commune pour fins de collection de primes.
51. QUE les différences de coûts entre les divers modes de mise en marché soient clairement identifiables par l'assuré lorsqu'elles sont incorporées dans les primes.
52. QUE les assureurs soient tenus de mettre à la disposition de tous les courtiers agréés, les détails de leurs couvertures et de leurs taux, ainsi que tout autre renseignement pertinent, sans discrimination, et d'accepter toute demande d'assurance transmise par un courtier.
53. QUE le rôle du courtier soit changé en celui de conseiller.
54. QUE les courtiers ne soient rémunérés que par les assurés, en fonction des services fournis, avec interdiction de toute rémunération ou gratification, directe ou indirecte, par l'assureur.
55. QUE les courtiers n'interviennent plus dans les processus de règlement des sinistres, de sélection des risques et d'administration de la police.

56. QUE le financement des primes d'assurance automobile ne puisse plus être effectué par les courtiers ou les assureurs.
57. QUE l'évaluation des dommages matériels soit effectuée par des centres d'évaluation dont l'administration est commune à tous les assureurs.
58. QUE, si toutes les réformes proposées ci-dessus sont appliquées et les mesures décrites dans le paragraphe suivant sont mises en vigueur, l'administration du régime soit confiée à l'entreprise privée.
59. QUE les mesures suivantes soient adoptées, afin de réaliser les économies escomptées:
- a) la loi devra, pour une période transitoire de trois (3) ans, fixer un taux maximum des frais d'exploitation du régime à 20% de la prime incluant les honoraires des intermédiaires;
 - b) pour une période transitoire de trois (3) ans, les tarifs exigés par tous les assureurs devront recevoir l'approbation préalable du Surintendant;
 - c) le Surintendant devra chaque année faire un rapport public sur les taux de dépenses des assureurs de même que sur le coût véritable des intermédiaires;
 - d) le Surintendant devra déterminer par règlement une méthode d'évaluation des profits des assureurs tenant compte de toutes les sources de profit et faire un rapport annuel public sur ce sujet;
 - e) une fois la période transitoire passée, le Surintendant devra exiger que soient reflétés dans la prime les taux véritables des dépenses de chaque assureur, avec la possibilité de recourir à l'approbation préalable des tarifs si la situation l'exige;
 - f) durant la période transitoire, le Surintendant devra exiger que tous profits anormaux résultant de mauvais estimés du coût du régime proposé soient retournés aux assurés sous forme de rabais ou de ristourne. Si ces montants ne sont pas trop considérables, ils pourraient être versés au Conseil de sécurité routière dont la création est suggérée par le Comité.
60. QUE, si les réformes et les mesures ci-dessus ne sont pas *intégrale-*ment adoptées et suivies, l'administration du régime soit confiée à une Régie d'État.