

## La Convention d'indemnisation directe : 1978-1988

Claude Lapointe

Volume 56, Number 4, 1989

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1104661ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1104661ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Lapointe, C. (1989). La Convention d'indemnisation directe : 1978-1988. *Assurances*, 56(4), 520–530. <https://doi.org/10.7202/1104661ar>

Article abstract

With the arrival in Quebec of the Automobile Insurance Act, numerous questions were being asked concerning the Direct Compensation Agreement implemented in 1978. Ten years later, Mr. Claude Lapointe of the Groupement des assureurs automobiles du Québec, has, at our invitation, written an article to mark the anniversary of this agreement. His article looks at the Direct Compensation Agreement as it now stands compared with its initial objectives. Mr. Lapointe's text touches upon some very interesting aspects, such as subrogation and arbitrage, and also certain problems of application, though these are rather rare. The author concludes by stating that the Direct Compensation Agreement has met the needs of the users, that is, quick settlements at low costs and less disputes.

## La Convention d'indemnisation directe : 1978-1988

par

Claude Lapointe<sup>(1)</sup>

520

*With the arrival in Quebec of the Automobile Insurance Act, numerous questions were being asked concerning the Direct Compensation Agreement implemented in 1978. Ten years later, Mr. Claude Lapointe of the Groupement des assureurs automobiles du Québec, has, at our invitation, written an article to mark the anniversary of this agreement. His article looks at the Direct Compensation Agreement as it now stands compared with its initial objectives. Mr. Lapointe's text touches upon some very interesting aspects, such as subrogation and arbitrage, and also certain problems of application, though these are rather rare.*

*The author concludes by stating that the Direct Compensation Agreement has met the needs of the users, that is, quick settlements at low costs and less disputes.*



Cette année, le Groupement des assureurs automobiles (GAA) fête son dixième anniversaire. Le GAA est un organisme qui regroupe tous les assureurs privés autorisés à pratiquer l'assurance-automobile au Québec. Il coordonne en leur nom une série de programmes visant à simplifier les formalités reliées aux accidents de la route et à accélérer le règlement des sinistres automobiles.

Dans le cadre de son dixième anniversaire, le GAA fait le point sur un des mandats qui a pris naissance avec la fondation de cet organisme : la Convention d'indemnisation directe. La Loi sur l'assurance automobile prévoit l'établissement par le GAA d'une convention d'indemnisation directe pour le règlement des dommages éprouvés par les véhicules assurés, et en vertu de laquelle l'assuré n'a

---

<sup>(1)</sup> M. Claude Lapointe dirige le secteur des sinistres du Groupement des assureurs automobiles.

de recours que contre son propre assureur. Le Groupement a donc établi, à l'intérieur de cette convention, des barèmes permettant de déterminer la part de responsabilité de chaque automobiliste. La Convention d'indemnisation directe ne s'applique qu'aux accidents survenus au Québec, sous réserve que l'identité des propriétaires des véhicules impliqués dans l'accident soit connue.

### **I. Objectifs de la Convention d'indemnisation directe**

Il est important de préciser à nouveau que la Convention d'indemnisation directe est imposée par la Loi sur l'assurance automobile. Le but de la Convention étant d'accélérer et de simplifier les procédures d'indemnisation, le législateur a prévu une exception, en assurance automobile, au droit de recours. En effet, dans la mesure où la Convention s'applique, l'article 116 de la Loi limite le droit de recours du propriétaire contre l'assureur avec lequel il a contracté.

521

Nous demeurons donc dans un régime de responsabilité, puisque le propriétaire insatisfait peut exercer un recours contre son assureur. Le système de faute existe toujours en ce qui a trait aux dommages matériels ; seulement les modalités de règlement sont modifiées. D'ailleurs, les articles 116 et 173 sont clairs.

« 116. 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 dans la mesure où la convention d'indemnisation directe visée dans l'article 173 s'applique.

« Toutefois, le propriétaire peut, s'il n'est pas satisfait du règlement effectué suivant la convention, exercer ce recours contre l'assureur suivant les règles du droit commun dans la mesure où les articles 108 à 114 n'y dérogent pas. »

« 173. La Corporation doit établir une convention d'indemnisation directe relative :

1. à l'indemnisation directe des assurés ayant subi un dommage à leur automobile ;
2. à l'évaluation des dommages subis par des automobiles et à l'expertise nécessaire ;
3. à l'établissement d'un barème de circonstances d'accident pour le partage de la responsabilité du propriétaire de chaque automobile impliquée ;

4. à la constitution d'un conseil d'arbitrage pour décider des différends entre assureurs agréés et naissant de l'application de la convention ;
  5. à l'exercice du droit de subrogation entre assureurs. »
- « 84. Le propriétaire de toute automobile circulant au Québec doit détenir, suivant la section II du présent chapitre, un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation du dommage matériel causé par cette automobile. »

## II. La Convention d'indemnisation directe

522

### A. Définitions

Dans la présente Convention, sauf dispositions contraires, on entend par :

#### 1° *Collision* :

- a) le choc de deux ou plusieurs véhicules ou parties de véhicule détachées indépendamment de la volonté de l'assuré ;
- b) le choc d'un véhicule sur le chargement se trouvant à bord d'un autre véhicule, en tombant ou en étant tombé ;
- c) le choc causé par le cisaillement de deux ou plusieurs véhicules attachés l'un à l'autre.

#### 2° *Dommmages* :

- a) les dommages subis par un véhicule assuré ;
- b) la perte résultant de l'immobilisation du véhicule ;
- c) la perte ou l'endommagement de biens transportés.

3° *Loi* : la Loi sur l'assurance automobile<sup>(2)</sup>.

4° *Véhicule* : tout véhicule répondant à la définition d'automobile, au sens de l'article 1.3 de la Loi.

### B. Champ d'application

#### 1° *Parties liées*

Sont soumis à l'application de la Convention d'indemnisation directe :

(2) L.R.Q., chap. A-25.

a) tous les assureurs agréés, toutes les personnes visées par l'article 175 ainsi que tous ceux y ayant volontairement adhéré, à l'exclusion des assureurs des propriétaires de véhicules exemptés de l'obligation prévue à l'article 84 (3), même si ces derniers détiennent une assurance-automobile de responsabilité civile ;

b) les assureurs des commerçants de véhicules routiers visés par le Code de la sécurité routière (4) relativement aux véhicules leur appartenant, que ceux-ci circulent ou non sur le chemin public.

523

## **2° Accidents visés**

La présente convention s'applique aux collisions survenant au Québec entre au moins deux véhicules, ou entre un véhicule et le chargement d'un autre véhicule, dont les propriétaires sont identifiés.

Sont cependant exclues les collisions impliquant des véhicules appartenant au même propriétaire ou impliquant un conducteur heurtant son propre véhicule.

## **C. Principes d'indemnisation**

### **1° Indemnisation**

L'assureur indemnise son propre assuré dans la mesure de la responsabilité des conducteurs des autres véhicules aux lieux et places de ces derniers, sous réserve des dispositions suivantes :

- a. La responsabilité des conducteurs est déterminée d'après le barème de responsabilité de la Convention ;
- b. Sont considérés comme conducteurs d'autres véhicules lorsqu'ils conduisent des véhicules prêtés :
  - les garagistes quels qu'ils soient, y compris les garagistes visés par la Loi, et leurs préposés ;
  - les exploitants de parcs de stationnement et leurs préposés ;

(3) Ref. 196c.

(4) L.Q. 1986, c. 91.

- les commerçants de véhicules routiers visés par le Code de la sécurité routière (5) et leurs préposés.

Pour sa part, l'assureur en responsabilité civile indemnise son assuré à 100 pour cent lorsque celui-ci n'exerce aucun contrôle sur son véhicule et que l'accident ne résulte ni de l'état ni de l'arrimage du véhicule. Il en est de même lorsque le véhicule de l'assuré est remorqué par un tiers.

### **2° Paiements (assurance de responsabilité civile et assurance-collision)**

524

Lorsque l'assuré possède à la fois une assurance de responsabilité civile et une assurance-collision, les règles suivantes s'appliquent :

- a. Si les deux assurances ont été accordées par le même assureur, celui-ci indemnise d'abord son assuré conformément à ses obligations contractuelles et applique ensuite la Convention d'indemnisation directe pour toutes les sommes payables au titre de ladite convention.
- b. Lorsque les garanties ont été accordées par des assureurs différents, l'assureur-collision couvre les dommages subis par le véhicule assuré par lui et recouvre ensuite de l'assureur en responsabilité civile les sommes payables par celui-ci en fonction de la responsabilité du tiers, au titre du barème de la Convention.

### **3° Limitations**

#### **a. Biens transportés**

En ce qui concerne les biens transportés appartenant à l'assuré désigné ou au conducteur, le recours de l'assuré contre son assureur ne peut dépasser 1 000 dollars par véhicule. Cette indemnité est due en priorité à l'assuré désigné.

#### **b. Perte résultant de l'immobilisation du véhicule**

La demande pour l'indemnisation de la perte résultant de l'immobilisation du véhicule doit être admissible en droit commun et se limiter aux frais obligatoirement engagés, pièces justificatives à l'appui.

<sup>(5)</sup> *Ibid.*

#### **4° Franchises**

- a. La franchise de responsabilité civile ne saurait s'appliquer aux dommages couverts par la Convention.
- b. La franchise-collision payable par l'assuré est égale à la proportion des dommages subis par son véhicule, et dont il est responsable par rapport au total des dommages subis par son véhicule, multipliée par le montant de la franchise.

#### **5° Total des pourcentages**

Dans un accident où chaque manoeuvre effectuée par les automobilistes, prise isolément, entraîne l'application d'un pourcentage de responsabilité dont le total dépasse 100 pour cent, les proportions données dans le barème de la Convention doivent être réduites en conséquence.

525

#### **6° Ensembles de véhicules**

Dans le cas d'accidents causés par des véhicules réunis en un seul ensemble, ces véhicules sont considérés séparément en ce qui concerne les obligations de leurs assureurs respectifs au titre de la Convention, sauf s'il s'agit de véhicules dont les propriétaires sont exemptés de l'obligation prévue à l'article 84 de la Loi.

#### **7° Expertise**

L'expertise des dommages est à la charge de l'assureur-collision ou, en l'absence d'assurance-collision, à celle de l'assureur en responsabilité civile.

### **D. Subrogation**

Jusqu'à concurrence des règlements effectués par eux suivant la Convention, les assureurs en responsabilité civile sont subrogés dans les droits de leurs assurés contre les tiers responsables, que le tiers soit assuré ou non.

Les assureurs renoncent cependant à l'exercice de cette subrogation les uns contre les autres, sauf dans le cas :

- 1° de règlements effectués avec les propriétaires de véhicules prêtés :
  - a) à des garagistes quels qu'ils soient, y compris les garagistes visés par la Loi, ou à leurs préposés,

- b) à des exploitants de parcs de stationnement ou à leurs préposés,
- c) à des commerçants de véhicules routiers visés par le Code de la sécurité routière (6) ou à leurs préposés ;
- 2° de règlements effectués avec les propriétaires de véhicules remorqués ;
- 3° de règlements effectués avec les propriétaires de véhicules exemptés de l'obligation prévue à l'article 84 de la Loi, même si lesdits propriétaires détiennent une assurance de responsabilité civile.

526

Dans les deux premiers cas, le droit de subrogation s'exerce exclusivement contre l'assureur des conducteurs du véhicule prêté ou du tracteur.

### E. Arbitrage

Tout différend surgissant entre les parties liées par la Convention, et naissant de celle-ci, doit être soumis au Conseil d'arbitrage du Groupement des assureurs automobiles.

Le Conseil d'arbitrage est formé de sept membres désignés annuellement par le conseil d'administration du Groupement des assureurs automobiles, qui en nomme le président et les deux vice-présidents. Ce conseil doit se réunir dans les trente jours de la réception d'une demande écrite d'arbitrage.

Le quorum du Conseil d'arbitrage est fixé à trois membres, y compris le président ou l'un des vice-présidents, dont la voix est prépondérante.

La décision du Conseil d'arbitrage est sans appel.



La convention que les assureurs ont préconisée maintient le principe de la responsabilité, mais offre l'avantage de règlements comportant un minimum de *dispute*, à moindres frais et plus rapides.

Pouvons-nous conclure, après dix ans, que les objectifs de la Convention, notamment d'accélérer le règlement des sinistres et de

(6) *Ibid.*

simplifier les procédures, ont été atteints ? À cette question, la réponse est affirmative.

La Convention d'indemnisation directe, les centres d'estimation et le constat amiable ont été instaurés par les assureurs afin de simplifier les procédures de règlement des sinistres. Une des façons d'évaluer leur efficacité consiste à vérifier dans quelle mesure on a réduit les délais de règlement. À cet effet, le Groupement des assureurs automobiles a réalisé, à différentes périodes, des études sur les délais de règlement. Ces études ont été effectuées à partir d'un échantillon de données, recueillies (sinistres déclarés) auprès d'un nombre représentatif d'assureurs.

527

Dès 1980, une étude démontrait des résultats encourageants. Le délai moyen de règlement des sinistres était passé à 29 jours à partir de la date à laquelle l'assureur recevait l'avis de sinistre, alors qu'il était de 36 jours en 1979. De plus, 60 pour cent des dossiers avaient été réglés en moins de 30 jours, et 90 pour cent en moins de 60 jours.

Selon une enquête menée en 1981, dans les cas où le constat amiable était utilisé correctement, le règlement du sinistre s'était effectué dans les 30 jours à compter de la date de l'avis, alors que le délai moyen était auparavant de 24 jours. Les vérifications périodiques faites à partir des données statistiques nous indiquent que la situation s'est maintenue.

### **III. Difficultés d'application de la Convention d'indemnisation directe**

Le chapitre V de la Convention d'indemnisation directe stipule que tout différend pouvant naître de l'application de la Convention d'indemnisation directe doit être soumis au Conseil d'arbitrage du Groupement des assureurs automobiles et que les décisions rendues par le Conseil sont sans appel.

Moins de 90 dossiers ont été soumis au Conseil d'arbitrage depuis sa création, dont à peine 10 l'ont été durant les années 1986 et 1987, et aucun en 1988 (septembre).

Pour ce qui est des différends entre assurés et assureurs, le nombre de litiges soumis aux tribunaux ou bien requérant l'intervention d'un avocat a chuté de façon significative. On signale au GAA que le pourcentage de cas soumis aux tribunaux est inférieur à 1 pour cent.

L'application de la Convention présente peu de problèmes. Les questions principales sont liées au champ d'application et au droit de subrogation. En bref, une des difficultés qui persiste après de nombreuses années porte sur l'application de la Convention aux véhicules qui n'ont pas à être assurés, tels que les remorques, les cyclomoteurs de moins de 50 centimètres cubes de cylindrée, les motoneiges ou les tracteurs de ferme.

528 Nous disposons toutefois de mécanismes d'information sous forme de cours, de sessions, de bulletins, etc., afin d'aplanir les difficultés.

Nous avons également constaté une tendance à confondre l'application de la Convention et le droit de subrogation.

Dès qu'un assuré détenant un contrat d'assurance-automobile au Québec est impliqué dans un accident avec une autre automobile dont le conducteur a été identifié, la Convention doit s'appliquer. Par la suite, on peut ou non avoir un droit de subrogation. Ainsi, lorsque survient une collision avec une automobile assurée dans une autre province ou aux États-Unis, si l'assureur n'est pas autorisé à pratiquer au Québec ou s'il n'a pas signé l'adhésion à la Convention, alors *un droit de subrogation existe*. Toutefois, il n'est pas exclu que la Convention s'applique.

#### **IV. Effets de la Convention d'indemnisation directe**

Avec l'entrée en vigueur de la Convention d'indemnisation directe, certaines craintes avaient été formulées.

Le seul recours de l'assuré étant dès lors contre son assureur, certains ont cru que la responsabilité excéderait fréquemment 100 pour cent pour le même accident. Les analyses effectuées dans le cadre de sondages sur l'utilisation du constat amiable et des centres d'estimation nous ont démontré que ce genre de cas ne représentait qu'un pourcentage négligeable. De plus, près du tiers des dossiers étudiés révélaient que l'assureur du responsable de l'accident n'avait reçu ni rapport d'accident ni constat amiable.

Il est donc important que tous les accidents soient consignés au dossier, qu'il y ait ou non versement d'indemnités, afin de déterminer si l'assuré est responsable ou non de l'accident. L'échange d'informations entre assureurs devient essentiel au moment de la vérification

des faits de l'accident. Idéalement, chacun de ces faits devrait être porté au dossier de l'assuré, d'autant plus que le constat amiable fournit suffisamment d'indications pour permettre leur enregistrement.

On devrait également faire appel aux centres d'estimation quand la chose est possible, afin de bénéficier de l'application de normes d'estimation uniformisées et de vérifications de routine portant sur les réparations.

Un deuxième point qui soulevait l'inquiétude de quelques-uns provenait du fait qu'à leur avis, l'application de la Convention modifierait les normes de souscription au point que les bons risques deviendraient de mauvais risques et que les mauvais risques deviendraient eux-mêmes de bons risques. L'analyse des statistiques automobiles antérieures et postérieures à 1978 n'indique pas de façon significative que les diverses classes de risques aient généré des résultats différents de ceux obtenus avant l'application du nouveau régime. Il faut noter que l'introduction de la Convention d'indemnisation directe n'a pas eu pour effet d'impliquer les assurés d'une classe donnée dans un plus grand nombre d'accidents qu'avant le 1<sup>er</sup> mars 1978. Il y a autant de véhicules impliqués dans des accidents pour chacune des classes et, à l'intérieur de celles-ci, autant d'assurés déclarés responsables d'un accident que d'assurés déclarés non responsables. Les statistiques n'ont pas fourni d'évidence contraire.

529

Par contre, il en va tout autrement du dossier de conduite. Le pourcentage des assurés rapportés dans les groupes appartenant à la catégorie *5 ans ou plus sans accident* a grimpé de façon inhabituelle.

Cette situation, déjà observée en 1981, a continué de se détériorer, si bien que d'après les données de 1987, 90,5 pour cent des risques se rapportant aux voitures de tourisme sont classifiés comme si les conducteurs n'avaient été déclarés responsables d'aucun accident au cours des cinq dernières années, ou mieux. C'est pourquoi le Groupement des assureurs automobiles, conjointement avec le Bureau d'assurance du Canada, a proposé à l'Inspecteur général des institutions financières de créer, à même le Plan statistique, un fichier central des sinistres (fichier-maître) dans lequel seraient enregistrés tous les conducteurs impliqués dans un accident, ainsi que leur pourcentage de responsabilité.

La mise en place d'un tel fichier permettrait de répartir d'une façon plus équitable les sommes requises de chacun des assurés en vue de constituer le fonds nécessaire à l'indemnisation des victimes d'accidents. Ces données permettraient également d'ajuster davantage la prime d'assurance exigée au risque réel que représente un assuré.

### **V. Conclusion**

530 Après dix ans, on peut donc affirmer que les initiatives des assureurs pour faire face au changement de régime sont dignes d'éloges. Comme prévu, la Convention d'indemnisation directe est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1978 et, rapidement, la vaste majorité des accidents d'automobiles au Québec ont pu être réglés plus promptement et à moindres frais, et ce, avec un minimum de contestation. Il apparaît donc approprié de reconnaître le travail de tous les membres de l'industrie des assurances qui ont, à un moment ou à un autre, donné de leur temps et de leur énergie afin de faire bénéficier l'ensemble des assureurs de leur expérience.