

Faits d'actualité

J. D.

Volume 40, Number 4, 1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103766ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103766ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

D., J. (1973). Faits d'actualité. *Assurances*, 40(4), 315–326.
<https://doi.org/10.7202/1103766ar>

Faits d'actualité

by

J. D.

I — Points de mauvaise conduite

On a annoncé qu'on appliquerait le *demerit system* dans la Province de Québec à partir du 1er mars 1973.¹ C'est dire que chaque automobiliste se verra attribuer un ou plusieurs points pour chaque violation plus ou moins importante du code de la route. À partir de six ou de huit, on l'avertira, au neuvième on pourra suspendre le permis. Au douzième en deux ans, le couperet tombera: l'automobiliste ne pourra plus conduire sa voiture pendant trois mois.

315

Voici quelques exemples tirés du règlement 5, parus dans la *Gazette Officielle* du 18 novembre 1972:

Pour une négligence criminelle entraînant la mort ou une lésion corporelle	12
Pour un délit de fuite	8
Pour une négligence criminelle	9
Pour la conduite dangereuse	7
Pour le dépassement interdit ou l'omission de se conformer aux signaux des passages à niveau	3
Pour la conduite durant suspension du permis	8
Pour la conduite en état d'ivresse	6
Pour se refuser à l'épreuve de l'haleine, après un accident	5

En soi, la mesure est excellente et elle est utilisée ailleurs avec de bons résultats; on ne saurait trop le répéter. Il faut donc se réjouir qu'on y vienne, pourvu qu'on prenne la chose au sérieux, qu'il n'y ait pas de passe-droits; bref que ce ne soit pas un autre coup de férule sans conséquence et sans qu'on craigne les sanctions.

Si ce doit être une autre décision avec le minimum de suite: si l'on n'inscrit pas les points sur le permis de conduire

¹ Gazette officielle du 18 novembre 1973.

pour faciliter la lecture du dossier devant le tribunal; si l'on peut toujours s'arranger, eh ! bien, on serait aussi bien de parler d'autres choses et d'assister en spectateur attristé à la montée des accidents. Si on est sérieux et décidé à sévir, nous le verrons bien. Donnons-nous donc rendez-vous, l'année prochaine, devant la courbe des sinistres.

II — Trois réactions à l'indemnisation sans égard à la faute

316

Voici d'abord un commentaire que nous tirons de « *For the Defense* » . . . revue publiée par Defense Research Institute, Inc., de Milwaukee. Nous pensons qu'il résume assez bien l'attitude de l'avocat devant ce régime nouveau, aux États-Unis:

« Socialization of the automobile reparations system through proposed « no-fault » plans would have undesirable impact upon the people and the Bar. Such plans would yield less benefits to the innocents who are damaged and increased benefits to wrongdoers who are not entitled to recover under the present system. There is no hue and cry from the public that wrongdoers be compensated. However, this is one of the selling points of proponents of compensation plans. The press and other news media only seem to understand the promise of lower premiums. It is the duty of the Bar to enlighten them as to the consequences of such proposals.

« The Bar is accused of seeking only self-preservation. There are no justifiable grounds for such criticism. In these days of militant protestation, the Bar sounds only a whisper. We are not marching, or striking, or sitting-in ! We protest, but in a dignified way through making logical speeches and writing our scholarly briefs in the hope that we, who are also members of the public and officers of the courts, may make our fellow citizens see that proposed compensation plans are not to their best interests, and that the « panacea » of lower insurance premiums will be theirs only on the basis of less benefits.

Par ailleurs, dans son mémoire au Comité d'étude sur l'assurance-automobile dans la Province de Québec, le Barreau du Québec a déclaré:

« Aux États-Unis une multitude de systèmes a été proposée. Au moins douze d'entre eux ont reçu l'attention des législateurs et des Comités d'enquêtes.

« Ces systèmes peuvent se diviser en deux catégories :

« Dans la première catégorie, on retrouve les systèmes qui respectent les principes présentement en vigueur au Canada, à savoir : droit de recours devant les tribunaux, solvabilité garantie par des assurances-responsabilité, assurance personnelle pour remboursement à l'assuré des dommages qu'il a lui-même subis.

317

« Dans la deuxième catégorie, on retrouve les systèmes qui aboliraient, en tout ou en partie, le droit de recours devant les tribunaux. Parmi ceux-ci, on trouve le « Cotter Plan » (maintenant adopté comme loi dans l'État de l'Illinois (voir annexe « H ») et les systèmes en vigueur au Massachusetts et à Puerto Rico.

« Dans le système présentement en vigueur au Massachusetts, il est obligatoire de détenir une assurance individuelle et une assurance-responsabilité civile. En vertu de l'assurance individuelle, l'assuré est remboursé des frais médicaux et de 75% des pertes de revenus et une indemnité en cas de décès est payée, le tout jusqu'à concurrence de \$2,000. De plus, il y a déni d'action pour dommages généraux quand les frais médicaux n'atteignent pas \$500. Par dommages généraux, on entend tout dommage non pécuniaire, tels douleurs, préjudice esthétique, incapacité partielle sans perte de revenu.

« Dans d'autres systèmes, tel celui de Keaton-O'Connell et celui proposé par le Sénateur Philip Hart, le droit de réclamer des dommages généraux serait aboli, sauf dans le cas de blessures très graves. Par ailleurs, le système proposé pour l'État de New York (dit Rockefeller Stewart Plan) abolirait purement et simplement le droit de recours aux tribunaux. Il est à noter que l'État de New York, jusqu'à ce jour, n'a pas endossé ce système.

« Il serait utile de décrire brièvement un de ces systèmes le plus controversé, à savoir celui de Keaton-O'Connell.¹

« MM. Keaton et O'Connell, professeurs de droit, ont proposé un système d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile qui, dans leur esprit, réduirait au minimum les recours aux tribunaux.

¹ Il est regrettable qu'on ne fasse pas allusion ici aux travaux du professeur Tunk, qui sont non moins intéressants.

« Selon le système Keaton-O'Connell (connu sous le nom de « Basic Protection Plan »), chaque automobiliste devrait obligatoirement détenir une police d'assurance individuelle avant de pouvoir obtenir un certificat d'immatriculation ou de pouvoir légalement conduire une automobile. La personne assurée s'adresserait à ses propres assureurs, lesquels seraient tenus de lui rembourser les dommages couverts par l'assurance individuelle causés par un accident d'automobile.

318

« La victime n'aurait cependant le droit d'être remboursée que pour sa perte pécuniaire réelle, à savoir pour les dépenses réellement encourues et la perte de revenus. Celle-ci consisterait en la perte des revenus provenant du travail, comme les salaires, et comprendrait les frais raisonnablement engagés pour l'exécution de travaux et tâches que la victime aurait normalement accomplis sans rémunération.

« Toutefois, la responsabilité de l'assureur quant au remboursement des indemnités ne pourrait excéder un montant de \$10,000 par victime et de \$100,000 pour l'ensemble des dommages causés par un accident. De plus, l'indemnité maximum payable pour perte de revenus serait de \$750 par mois. Notons qu'une couverture facultative supplémentaire de \$100,000 en cas de sinistre serait offerte à l'assuré.

« Les indemnités seraient payables à intervalles périodiques, sujettes à un règlement en capital dans certains cas. Toute compensation provenant d'une autre source serait soustraite des indemnités payables. En outre, une franchise de \$100 ou 10% de la perte de revenus, ou le montant le plus élevé des deux, serait retenu par l'assureur sur tout remboursement.

« En cas de mort accidentelle, une indemnité serait payée jusqu'à la limite de l'assurance dans les cas où le décès priverait les ayants droit d'un revenu ou de services. Dans la plupart des cas, la personne assurée n'aurait pas le droit de réclamer pour souffrances, préjudice esthétique ou incapacité partielle permanente, si cette incapacité n'entraînait aucune perte pécuniaire qui puisse être prouvée.

« Les indemnités lui seraient payées sans égard à la faute, tout comme une assurance-vie ou une assurance-maladie.

« Cette assurance serait obligatoire.

« Il n'y aurait aucun droit de recours devant les tribunaux, sauf dans le cas de blessures graves, soit lorsque la perte pécuniaire

(dépenses et perte de revenus) excéderait \$10,000 ou lorsque la réclamation pour dommages généraux (souffrances, inconvénients et préjudice esthétique) dépasserait \$5,000.

« Un tel système aurait pour effet de priver la plupart des victimes d'accidents d'automobile de leur recours devant les tribunaux et de limiter leurs indemnités aux pertes de revenus et dépenses encourues. *Nous ne croyons pas qu'une sécurité aussi minime commande l'abandon de droits aussi considérables.*¹ Ceci nous semble d'autant plus vrai qu'à l'intérieur de notre système, les citoyens, grâce à l'assurance individuelle (chapitre B), à Medicare et à l'assurance-hospitalisation, bénéficient déjà de cette sécurité de base tout en conservant le droit de s'adresser aux tribunaux pour obtenir une indemnisation conforme au préjudice subi. »

319

Enfin voici les propos d'un assureur, M. Guy Saint-Germain, directeur et vice-président du groupe de Saint-Hyacinthe. Ils sont beaucoup plus objectifs et plus nuancés, à notre avis.

« J'en arrive enfin, écrit M. Saint-Germain², à la question de la réforme du système actuel de compensation en matière d'accidents d'automobile, c'est-à-dire au débat sur l'indemnisation sans égard à la responsabilité basée sur la faute.

Quatre remarques préliminaires s'imposent :

1 — Malgré les affirmations de certains de nos critiques, l'industrie des assurances n'a aucune sorte d'intérêt dans le maintien du système actuel de compensation et n'en a pas davantage dans aucun des systèmes qui ont été proposés. Nous sommes prêts à opérer n'importe quel plan, mais nous croyons à cause de l'expérience pratique et des données que nous possédons pouvoir aider à l'élaboration des plans de rechange.

2 — Bien que certains avocats de l'indemnisation sans égard à la responsabilité en matière de dommages corporels et matériels affirment des possibilités de réduction des primes de l'ordre de 30 pour cent,

¹ Les mots soulignés l'ont été par nous, pour en indiquer l'importance.

² Extrait d'une fort intéressante conférence prononcée par M. Saint-Germain, le 21 novembre 1972 à un dîner de l'Institut d'Assurance. Faute d'espace nous ne pouvons en donner ici plus qu'un extrait. Nos lecteurs en trouveront le texte dans le numéro de décembre du « Courtier d'Assurances ».

il nous faut dire bien haut qu'aucune étude sérieuse n'a été faite sur le sujet au Québec. Il existe au contraire des indications laissant croire que la prime ne varierait aucunement ou diminuerait très peu pour ceux qui achètent déjà la garantie collision, alors qu'elle augmenterait subitement pour les 35 pour cent de québécois qui ne l'achètent pas, les uns et les autres se voyant par ailleurs contraints à absorber une franchise de \$50 ou de \$100 dans tous les cas de sinistres.

320 3 — La plupart des discussions et projets de réforme du système actuel originent des États-Unis où les conditions de fonctionnement sont différentes.

Au Québec, le système actuel de responsabilité basée sur la faute (1053 code civil) sans exclusion pour les personnes transportées, joint à la responsabilité absolue (dans le domaine de la limite obligatoire \$35,000) édictée par la Loi d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile, la notion juridique de responsabilité conjointe et solidaire en matière délictuelle ou quasi-délictuelle (art. 1106 code civil), la création du Fonds d'Indemnisation des Victimes d'Accidents d'Automobile et l'obligation pour le défenseur trouvé responsable de payer les frais légaux du demandeur et les intérêts à compter de la date de l'assignation. Tout cela assure aux victimes d'accidents d'automobile une mesure de compensation que nous n'hésiterions pas à qualifier de supérieure à tout ce qui est disponible en pareil domaine en Nord Amérique.

Cette très grande qualité de compensation disponible au Québec en matière d'accident d'automobile, est d'ailleurs une des causes les plus importantes du niveau élevé des primes d'assurance-automobile.

4 — Le système actuel est souvent critiqué parce qu'il congestionne, paraît-il, les cours de justice. Il n'y a pas de données pour confirmer cette proposition. En réponse à une affirmation du ministre fédéral de la Justice Otto Lang à l'effet que l'élimination des causes d'accident d'automobile diminuerait le fardeau des tribunaux de 50 pour cent ou 60 pour cent, le BAC a effectué une recherche dans la région de Toronto pour arriver à la conclusion qu'environ 15 pour cent seulement des litiges entendus concernaient les accidents d'automobile.

L'expérience du Groupe Commerce à ce sujet est la suivante. Pour l'année 1969, sur 20,194 dossiers de sinistre automobile, 495 produisirent des procédures légales et environ 110 dossiers devaient aller

jusqu'à l'audition. C'est-à-dire que les tribunaux devaient intervenir dans environ un demi d'un pour cent de tous les sinistres réglés par nos compagnies.

Ceux qui sont tentés de s'étonner que des procédures soient produites dans 2½ pour cent des cas de sinistres, comprennent rapidement cette réalité, quand on ajoute que le montant total d'indemnité payé dans les dossiers de sinistres où une procédure est produite, équivaut à 25 pour cent des montants réclamés à l'origine. Le nombre de dossiers en litige est le résultat de l'inflation des attentes.

321

Ces remarques n'ont pour but que de corriger certaines erreurs de fait et ne constituent aucun plaidoyer en faveur du statu quo.

Dans le champ des blessures corporelles, le principe de l'indemnisation sans égard à la responsabilité ne saurait à notre avis être introduit entièrement sans faire violence à la philosophie de la très grande majorité des citoyens québécois et canadiens.

Les conditions actuelles de circulation n'empêchent pas, selon notre expérience, de déterminer les responsabilités. En conséquence, il nous apparaîtrait un déni de justice si des victimes innocentes étaient laissées sans compensation juste et raisonnable, dans le seul champ des accidents d'automobile, alors que les principes de responsabilité civile seraient retenus dans tous les autres champs.

Nous croyons cependant que les indemnités prévues par la garantie d'assurance individuelle devraient être rendues obligatoires, prioritaires et revisées de façon à les établir à un niveau tel, que tous les sinistres actuels inférieurs à \$5,000 puissent être réglés par le biais de cette garantie.

Le législateur devrait de plus se pencher sur la question des paiements pour « souffrances et douleurs ».

D'une part, ces indemnités sont difficilement définissables scientifiquement et d'autre part, les standards moraux de notre société conduisent indubitablement à un abus de ces indemnités. À défaut d'une élimination totale de ces paiements, une formule pour les limiter à une proportion du coût total des soins médicaux requis par la victime devrait être retenue.

Tous les autres cas de blessures corporelles et de perte de la vie devraient continuer d'être réglés selon les critères prévus au code civil.

Dans le champ des dommages matériels, il est à notre sens beaucoup plus difficile d'en arriver à une conclusion. Certes nous voyons tous les avantages techniques de l'introduction du principe de l'indemnisation sans égard à la responsabilité, en termes de relations directes assuré-assureur, possibilité d'utilisation de la tarification pour promouvoir la fabrication de véhicules sécuritaires et résistants, et d'un meilleur contrôle sur l'évaluation des sinistres probablement à un coût légèrement inférieur.

322

Cependant, il nous faut souligner qu'au Québec l'effet combiné de primes très élevées et de revenu per capita proportionnellement inférieur, a créé une situation différente de celle de l'Ontario. Ainsi le pourcentage de véhicules assurés pour collision par rapport au nombre de véhicules assurés en responsabilité civile n'est que légèrement supérieur à 50 pour cent dans tous les territoires hors Québec et Montréal.

Si l'on accepte la conclusion qu'un système d'indemnisation sans égard à la responsabilité ne puisse pas être introduit sans que les non-détenteurs de collision ne paient davantage, à moins d'introduire en même temps un savant système d'avenants faisant appel au principe de la faute dans certains cas, nous aboutirions à une situation où un fort pourcentage de Québécois devraient payer plus cher tout en jouissant de garanties additionnelles.

C'est là notre seule source de préoccupation. Mais nous croyons suffisamment aux avantages que représente un changement de système, pour affirmer qu'il est nécessaire d'entreprendre dès maintenant une analyse détaillée des coûts et des modalités de changements possibles. Si le système d'indemnisation sans égard à la responsabilité ne devait pas être retenu pour des raisons d'ordre économique, nous suggérons qu'un système de grille de responsabilité prédéterminée inspiré de l'IDA française pourrait être analysé. »



Il sera extrêmement intéressant de savoir ce que suggèrera le Comité qui fait enquête, en ce moment, sur l'assurance automobile. Conclura-t-il qu'il faut en venir à l'indemnisation sans égard à la faute, comme on le fait pour l'accident individuel ou pour la responsabilité patronale? Gardera-t-il le recours possible contre le tiers responsable, au-delà d'un

certain montant ? Recommandera-t-il l'assurance obligatoire qui, tout en n'étant pas une panacée, est une solution valable pourvu qu'on la coiffe d'un fonds de garantie ? Ira-t-il jusqu'à suggérer le monopole de l'État ? Appuiera-t-il ceux qui recommandent que celui-ci applique les lois existantes avant de songer à autre chose ? On le saura sans doute au moment du renouveau. Car on annonce le rapport pour le printemps prochain, avec quelques fruits mûrs pour l'automne: sorte de jeu des saisons où la maturité vient avec le temps froid. Il ne restera plus alors qu'à appliquer les dispositions législatives au moment de l'hiver.

III — *Du recouvrement des petites créances*

Sanctionnée le 29 juin 1971, la nouvelle loi¹ relative aux petites créances ajoute le « livre huitième » au Code de procédure civile de la province de Québec. Il a pour objet de faciliter l'accès à la justice en rendant plus simple et moins coûteux le recouvrement des sommes ne dépassant pas \$300. L'intention est excellente, mais dans quelle mesure va-t-elle rendre les services qu'on en attend ? L'avenir le dira. Pour l'instant le fonctionnement semble moins facile qu'on s'y attendait. Théoriquement, on a raison puisque c'est le créancier qui présente lui-même les faits et sa réclamation au greffier d'abord (article 958), puis, si celui-ci le juge à propos (article 959), au tribunal compétent, c'est-à-dire la Cour provinciale des petites créances.² Tout cela semble très bien puisqu'on supprime l'intermédiaire, c'est-à-dire l'avocat dont on fait disparaître les honoraires, tout en réduisant au minimum les frais de cour (\$5. ou \$10. selon le cas, suivant les dispositions de la loi). Il faudra voir dans la pratique comment le créancier parviendra à se tirer d'affaire seul devant un juge complaisant

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1972.

² Dont le jugement est sans appel.

et prêt à aider les intéressés dans la mesure où il en aura le temps et le loisir.

Et d'abord, qu'est-ce qu'une petite créance ? L'article 953 la définit ainsi :

324

- « Une petite créance, c'est-à-dire,
- a) une créance qui n'excède pas trois cents dollars;
 - b) qui a pour cause un contrat, un quasi-contrat, un délit ou un quasi-délit;
 - c) qui est exigible d'un débiteur résidant au Québec et
 - d) qui est exigible par une personne physique en son nom et pour son compte personnel, à l'exclusion d'un acheteur de créances, ou par un tuteur ou un curateur en sa qualité officielle.³
- ne peut être recouvrée en justice que suivant le présent livre. »

Puis viennent les cas auxquels la loi ne s'applique pas (article 954) :

« Toutefois, le présent livre ne s'applique pas aux demandes de pension alimentaire, aux poursuites en diffamation, aux rentes ou à toute autre matière pouvant affecter les droits futurs des parties. »

Le créancier préparera donc son dossier lui-même et il le présentera au tribunal compétent, c'est-à-dire, « celui du domicile du débiteur ou celui du lieu où la cause d'action a pris naissance ». Sauf en cas de maladie ou pour une cause jugée acceptable par le tribunal, le créancier et le débiteur doivent se présenter personnellement devant le juge pour faire valoir leurs arguments. Tout au plus peuvent-ils, en cas de maladie, se faire représenter par un parent ou un ami agissant bénévolement (article 955).

On revient ainsi à la justice telle qu'on la concevait autrefois. En fermant les yeux, on revoit Saint-Louis sous son chêne, partageant torts et droits entre ses sujets. Malheureusement, on n'est plus à l'époque de Louis IX. Comment l'auto-

³ Comme par le passé, les personnes morales peuvent présenter leur cause devant le tribunal ordinaire par le truchement d'un avocat.

mobiliste, par exemple, va-t-il se tirer d'affaire seul devant un juge débonnaire, mais pressé par la longue file de ceux qui attendent ? Nous ne voyons guère la plupart d'entre eux faisant valoir leurs droits devant le tribunal, plaidant leur propre cause, faisant comparaître leurs témoins et utilisant au mieux le dossier remis par leur assureur. C'est à ce moment précis, croyons-nous, qu'en matière d'assurance automobile se pose, avec le plus grand intérêt pour l'assuré, l'indemnisation sans égard à la faute. À notre avis, peut-être le plus clair résultat de la loi nouvelle sera-t-il de hâter la mise à exécution d'une mesure qui, autrement, pourrait traîner encore longtemps.

325

Si, dans les nouvelles dispositions juridiques, nous voyons un effort louable pour rendre plus facile l'accès à la justice, nous nous demandons dans quelle mesure les gens sont préparés à en profiter. Peut-être aurait-il suffi, dans l'immédiat, d'obtenir des avocats qu'ils réduisent leurs honoraires au minimum tout en diminuant les frais de cour également au strict nécessaire. On n'aurait pas privé ainsi le contribuable d'une aide valable, tout en risquant d'encombrer des tribunaux déjà assez lourdement chargés.

Il est facile de critiquer. D'un autre côté, nous nous demandons en toute sincérité dans quelle mesure les nouvelles dispositions rendront service et si on n'est pas allé un peu vite en besogne, sans avoir donné à la mesure toute l'attention qu'elle méritait. L'avenir dira si l'on a eu raison ou tort.



Pour l'instant, voici comment l'assureur devra procéder, semble-t-il, pour se conformer aux dispositions de la nouvelle loi :

1. Il ne peut remplacer le créancier auprès du tribunal. Il peut tout au plus préparer le dossier qui sera présenté par

son assuré. Il lui est loisible, cependant, de faire présenter sa propre réclamation contre le tiers responsable, par la voie d'un tribunal ordinaire et par l'entremise de son avocat.

2. S'il est appelé « en garantie », il peut se présenter devant le tribunal des petites créances, en se faisant représenter par un de ses employés, mais non par un expert indépendant. Paradoxalement, l'avocat rayé du Barreau pourrait venir plaider pour l'assureur s'il en était devenu l'employé.

326



Devant ces complications, peut-être faut-il conclure qu'il aurait été bon de laisser au créancier ou à la victime du dommage, le loisir de plaider lui-même sa cause ou de la faire présenter par son avocat. Ainsi, on aurait sauvegardé l'esprit de liberté qui est une des caractéristiques de notre société. Pour l'instant, il n'y a qu'à s'incliner, en attendant le jugement négatif que le Barreau va s'efforcer d'obtenir. Celui-ci, semble-t-il, va demander au tribunal compétent de trancher la légalité de cette loi nouvelle, qui empêche l'individu d'avoir recours à un avocat pour défendre ses intérêts. Le Barreau serait disposé à aller jusqu'en Cour Suprême pour trancher le débat. Notons donc et attendons la décision du tribunal d'appel.