

## Commentaires sur le rapport du comité d'étude sur l'assurance-automobile

Gérard Parizeau

Volume 42, numéro 3, 1974

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103824ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103824ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Parizeau, G. (1974). Commentaires sur le rapport du comité d'étude sur l'assurance-automobile. *Assurances*, 42(3), 181–208.  
<https://doi.org/10.7202/1103824ar>

# ASSURANCES

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

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :  
L'abonnement : \$4.00  
Le numéro : - \$1.25

Membres du comité :  
Gérard Parizeau, Robert Parizeau,  
Gérald Laberge, Jacques Caya  
Mme Aurette P. Gervais

Administration :  
410, rue Saint-Nicolas  
Montréal

Courrier de la deuxième classe — Enregistrement N° 1638

---

42° année

Montréal, Octobre 1974

N° 3

---

181

## Commentaires sur le rapport du comité d'étude sur l'assurance-automobile<sup>1</sup>

par

GÉRARD PARIZEAU

Étant donnée l'importance de l'étude faite par le Comité Gauvin sur l'assurance-automobile dans la province de Québec, il m'a paru intéressant de noter ici quelques observations. Je les présente au lecteur non pas comme une critique des attitudes prises par le Comité, mais simplement comme la réaction première d'un praticien devant un document destiné à bouleverser un domaine auquel il s'intéresse et à modifier un mode de pensée remontant aux temps bibliques<sup>2</sup>, disent certains assureurs ou, plus simplement, à la théorie de la faute établie par les articles 1053 et 1054 de notre Code civil.

---

<sup>1</sup> Ou Rapport Gauvin. Chez l'éditeur officiel du Québec. Prix: \$6.00.

<sup>2</sup> «L'industrie canadienne des assurances I.A.R.D. est fermement résolue à mettre en place un nouveau concept d'indemnisation pouvant mieux répondre aux besoins du public que le système actuel fondé sur le principe de la responsabilité civile. Ce dernier principe, d'origine biblique...» Report of the special Committee — Automobile Insurance Plans. Insurance Bureau of Canada. January 31st, 1974.

1 — La conclusion du Comité est précise: il faut supprimer l'idée de la faute <sup>3</sup> dans l'indemnisation prévue par l'assurance-automobile, après avoir amendé la loi de manière à faire disparaître, dans la province de Québec, la responsabilité du propriétaire d'une voiture automobile pour les dommages causés aux tiers. Il suffira alors:

- a) d'avoir des indemnités variables suivant le dommage non plus causé à la victime, mais subi par elle; seule la preuve du préjudice et des frais devenant le barème de l'indemnisation.
- b) de supprimer le recours contre la partie qui a causé le dommage <sup>4</sup> puisque la faute n'est plus la raison d'être de l'indemnité.<sup>5</sup>

Il découle de là que le propriétaire de l'automobile cessant d'être la cause première du sinistre, il ne doit plus être considéré comme le responsable. L'accident d'automobile, comme la voiture elle-même, est un mal nécessaire dont il faut s'accommoder. Avant tout, il faut protéger celui qui subit le préjudice: le conducteur devenant un irresponsable, à tel point que lui-même sera indemnisé en vertu de certains articles de la police d'assurance, quel que soit son comportement; <sup>6</sup> sauf dans certains cas extrêmes.<sup>7</sup> Et c'est ainsi que, poussé

<sup>3</sup> P. 311. Rapport Gauvin: « Le Comité réitère sa conviction que la faute doit être entièrement abolie ». Voici également comment le Rapport s'exprime sur l'opportunité de mettre le régime de la faute de côté: « Notre droit sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile est caractérisé par l'affrontement de deux principes fondamentaux et contradictoires: alors que le premier veut que toute victime puisse être indemnisée, le second dégage de toute responsabilité l'auteur qui n'est pas reconnu en faute. Plus l'importance donnée à l'indemnisation croît, plus le principe de la responsabilité avec faute devient un artifice, d'où la conclusion assez communément reconnue et acceptée que la notion de faute est un critère arbitraire, insatisfaisant et dépassé. » P. 189.

<sup>4</sup> Le droit de poursuite ne subsiste que contre la « personne qui a causé intentionnellement des dommages; et contre le garagiste ou le propriétaire d'un terrain de stationnement qui a la garde temporaire du véhicule contre rémunération ». P. 313.

<sup>5</sup> P. 312. Ibid.

<sup>6</sup> P. 327.

<sup>7</sup> P. 327. « L'automobiliste qui a occasionné l'accident, pour lequel l'assuré en vertu de l'option A est indemnisé en entier, ne reçoit rien pour sa part, sauf s'il est

par la logique la plus défendable, on peut verser dans l'absurde ou tout au moins dans ce qui paraît bien illogique à ceux qui songent à la conception actuelle.

Les prémisses ainsi posées ne sont pas le fait de la Commission elle-même. Elles s'inspirent de l'existence d'un véhicule dangereux: notion qu'on avait acceptée dès que la voiture automobile a commencé de circuler sur les routes et d'affoler les piétons et les bêtes de tous poils. N'a-t-on pas, à ce moment-là, imaginé une présomption de faute tra-  
 183  
 duite dans la loi elle-même? Les prémisses découlent aussi de la nécessité de réparer les dommages causés, sans autre considération que la perte elle-même. On retrouve la même idée dans les travaux des professeurs Keeton et O'Connell aux États-Unis et du professeur Tunc en France. C'est aussi ce qui a guidé ceux qui, en Saskatchewan, ont imaginé le régime instauré en 1942.

En m'exprimant ainsi, je ne crois pas trahir la pensée des auteurs du Rapport, qui ne sont pas d'ailleurs les seuls à penser ainsi au Canada, en dehors de la Saskatchewan. À la suite d'une volte-face assez inattendue, les assureurs-membres du Bureau d'Assurance du Canada ont eux-mêmes repoussé, en janvier 1974, la règle de la faute, base de l'indemnité, comme une coutume d'origine lointaine et dont l'application est devenue presque impossible.<sup>8</sup>

---

assuré lui-même en vertu de l'option C». Or la section A prévoit le cas du «véhicule frappé par un véhicule utilisé pour commettre un acte criminel, ou par un véhicule dont le conducteur est condamné pour conduite avec capacités affaiblies ou avec plus de .08 gr d'alcool dans le sang». P. 327.

<sup>8</sup> Voici comment le BAC justifie son attitude à ce sujet: «A titre d'exemple des lacunes de ce système, l'on pense à l'enquête qui porte actuellement sur le tragique accident qui s'est produit le 23 février 1974 à Saint-Janvier sur l'Autoroute des Laurentides (2 morts — 23 blessés — 60 véhicules endommagés). On ne peut imaginer le temps, les efforts et l'argent qui devront être engloutis dans la recherche des responsabilités alors que les ressources de notre industrie pourraient être tellement plus efficacement appliquées à la compensation des victimes.»

Commissaires, assureurs, syndicats ouvriers, journalistes s'entendant sur ce point crucial de la réforme, il est fort probable que le gouvernement s'inclinera et modifiera le régime actuel, même si le Comité prévoit une augmentation du coût des indemnités. (P. 338)

184 2 — Le Gouvernement observera-t-il toutes les conditions exposées dans le Rapport ?<sup>9</sup> Cela est une autre chose. Comme l'on sait, celui-ci contient une condition essentielle, que l'on peut résumer ainsi: l'application doit être intégrale, sinon nous suggérons la nationalisation de l'assurance-automobile dans la province de Québec. On ne saisit pas le lien, mais le Gouvernement ira-t-il jusqu'au monopole ? Je ne le crois pas ou tout au moins je l'espère.<sup>10</sup> Car, en assurance-automobile, il sait:

a) qu'il ne peut éviter les influences indues, à moins que ses préposés ne se révèlent farouchement opposés à toute intervention de l'extérieur: ce qui serait un fait nouveau.

b) qu'en enlevant l'assurance-automobile aux sociétés canadiennes, il les affaiblirait terriblement puisqu'il leur enlèverait la moitié sinon 60 pour cent ou davantage de leurs affaires.<sup>10</sup> À titre d'exemple, voici ce que voudrait dire pour six compagnies canadiennes la nationalisation de l'assurance-automobile dans la province de Québec:

Assureurs	Revenu		Pour cent
	Primes totales	Primes-automobile	
	(en millions de dollars)		
1	28	17	60
2	11	6	54½
3	23	17	74
4	14	9,4	67
5	48	31	64½
6	7,6	4,1	54

Or cela viendrait à un moment où un comité interparlementaire a souligné l'importance de maintenir l'entreprise indigène face à la concurrence extérieure.

On pourrait obtenir un résultat satisfaisant, sans aller jusqu'au monopole, en donnant au surintendant des Assurances les pouvoirs étendus que le Comité suggère, en lui permettant en particulier d'avoir le personnel qualifié voulu, en l'autorisant à scruter davantage la statistique officielle à laquelle il aurait accès et en lui donnant non pas seulement un pouvoir de curiosité, mais d'autorité en matière de tarification<sup>11</sup> et de placements. Ainsi, le Gouvernement rendrait possible une réforme en profondeur et l'accomplissement d'une tâche qui, autrement, serait bien difficile à remplir. Il permettrait aussi de réprimer les abus plus facilement.

185

c) que, quel que soit le régime adopté, on ne parviendra à mettre de l'ordre sur les routes et à diminuer la fréquence des sinistres (base du coût de l'assurance) qu'en appliquant le code de la route avec sévérité et régularité. Or, jusqu'ici, le Gouvernement a fait assez peu dans ce sens, sauf de façon sporadique. Ne se livre-t-il pas également à des attitudes bien paradoxales ? Ne vient-il pas, par exemple, de supprimer d'un trait de plume le recours que la loi permettait aux assureurs d'exercer contre le conducteur en état d'ivresse,<sup>12</sup> jus-

---

<sup>9</sup> « Si le plan de réforme n'est pas intégralement adopté, le monopole constitue la seule autre solution », note le comité. P. 378. Par ailleurs, on avait affirmé précédemment: « Le Comité est d'avis que la création d'un monopole étatique n'a pas l'importance que certains lui prêtent puisque, de toute manière, ces réformes doivent être réalisées ». P. 376.

<sup>10</sup> Il y a dans le Rapport divers tableaux qui indiquent l'importance pour les assureurs québécois de l'assurance-automobile par rapport à l'assurance totale traitée par eux.

<sup>11</sup> P. 380.

<sup>12</sup> C'est sans doute à cause du peu de résultats pratiques que donnait le recours qu'on l'a supprimé. Malgré cela, on n'aurait pas dû l'enlever, à mon avis, puisqu'il constituait une menace constante contre celui qui se livrait à l'abus dangereux que représente un degré trop élevé d'alcool dans le sang.

qu'à concurrence de \$35,000 au sens de la loi d'indemnisation. On a suivi ainsi les surintendants des assurances des autres provinces. Mais est-il toujours nécessaire d'emboîter le pas derrière les autres quand ils errent ? N'aurait-on pas pu, par exemple, ne pas limiter le montant maximum à \$35,000 pour venir en aide à la victime, tout en gardant le recours contre le responsable en état d'ivresse ? Je sais que tous ne sont pas d'accord sur la teneur en alcool qui, dans le sang, déséquilibre les réflexes du conducteur. D'intéressantes études à ce sujet se poursuivent actuellement à l'Institut national de la recherche scientifique à Montréal. Mais pourquoi en invoquant le social, plutôt que le juridique, va-t-on d'un extrême à l'autre ? Partout on a salué la sévérité envers le conducteur en état d'ivresse comme un point très important. Pourquoi, tout à coup, supprime-t-on une des sanctions les plus coûteuses pour le coupable ?

Le Rapport Gauvin suggère un Conseil de sécurité routière.<sup>13</sup> On le souhaite global, agissant, énergique, dynamique. Il devra voir à ce que le code de la route soit observé, à ce que les autobus, par exemple, ne précipitent plus leurs occupants dans un ravin parce que les freins fonctionnent mal ou parce que le chauffeur est imprudent ou maladroit. Il y a là un exemple, isolé, dira-t-on. Que non ! Les vingt-et-un blessés d'un accident plus récent le démontrent.

d) que, quel que soit le régime, on ne pourra faire face à une fréquence des sinistres plus grande qu'ailleurs et à des règlements de sinistres plus coûteux, sans que les primes ne soient élevées. Voici la situation actuelle au point de vue de la fréquence et du coût des sinistres individuels dans trois provinces, en 1973.<sup>13a</sup>

---

<sup>13</sup> p. 94.

<sup>13a</sup> Source: *Livre vert* du Bureau d'Assurance du Canada.

## A S S U R A N C E S

---

	Québec	Ontario	Alberta
Fréquence des sinistres par cent voitures assurées: véhicules privés (fermiers exclus)	10.90	8.9	8.8
Coût du règlement par sinistre	\$1,033.	\$878.	\$797.

Voilà des choses qui se comparent, car le régime est le même dans l'ensemble.

3 — On suggère de supprimer la notion de la faute comme base de l'indemnisation et le remplacement des indemnités, théoriquement illimitées à l'heure actuelle, par les barèmes suivants: 187

i — un régime de base pour les dommages corporels et des indemnités correspondant au coût de réparation avec ou sans franchise selon l'option pour les dommages matériels; chaque assureur se chargeant de son propre assuré.

Pour les dommages corporels, on va jusqu'à concurrence de montants d'assurance ou d'indemnités établis en fonction des blessures subies ou de l'incapacité encourue.<sup>14</sup> Quant au montant total de la garantie de base, on ne l'indique pas puisqu'il correspond à la totalité des indemnités prévues et non à une somme globale. Pour les dommages matériels, dans le cas de collision ou de capotage, on prévoit une indemnisation correspondant aux dommages subis, l'indemnité variant selon l'option choisie par l'assuré et suivant certaines fautes commises.<sup>15</sup>

ii — Pour les dommages corporels, on permet à l'assuré de souscrire une assurance-accidents complémentaire, qui englobe son cas personnel et celui des personnes transportées.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> P. 312.

<sup>15</sup> P. 327 à 329.

<sup>16</sup> « Assurance excédentaire facultative couvrant l'assuré, son conjoint et ses



Quoique ce ne soit pas dit de façon bien claire, le piéton frappé par l'automobiliste sera indemnisé par l'assureur de l'automobiliste suivant le barème prévu et jusqu'à concurrence de la garantie de base. Pour l'excédent, il ne garde aucun recours contre l'automobiliste. Celui-ci doit donc être assuré. Il ne doit pas oublier de renouveler sa police et faire quoi que ce soit qui en entraîne la nullité (je pense ici à l'automobiliste de l'extérieur). En cas d'absence d'assurance, c'est le Fonds d'indemnisation qui intervient pour les dommages corporels.

4 — Une chose est inquiétante, cependant, au sujet des dommages corporels et matériels aux tiers. Si l'accident a lieu dans le Québec, la responsabilité de l'automobiliste est limitée aux indemnités garanties par la police d'assurance, sous le titre du régime de base.<sup>17</sup> De son côté, l'assureur du tiers paiera les frais encourus par celui-ci, jusqu'à concurrence des sommes prévues, quelle que soit la responsabilité de l'automobiliste en faute. Mais que se passe-t-il si la voiture de ce dernier fait dérailler un train, si elle frappe un autobus ou si elle est au point de départ d'accidents en chaîne — télescopage de dix, vingt automobiles au cours d'un même accident ? Dans les deux premiers cas, qu'arrivera-t-il aux demandes faites par la compagnie de transport et par les accidentés ? Dans le troisième, chaque assureur, comme on l'a vu précédemment, indemnisera sans doute son ou ses assurés. De ce côté, il y a une amélioration sensible sur le mode actuel de procéder, qui exige de déterminer la cause initiale des

---

enfants à charge, quel que soit le véhicule dans lequel ils circulent ou par lequel ils sont frappés ». P. 313. Il ne s'agit pas d'assurance de responsabilité.

Le Comité précise sa pensée dans la phrase suivante mentionnée en page 312: « On ne peut cependant forcer tous les individus à assurer la totalité de leurs pertes car, passé un certain seuil, les besoins varient considérablement de l'un à l'autre. Il doit donc être offert à chacun la possibilité de se protéger entièrement sans pour autant créer de la discrimination entre les assurés. »

<sup>17</sup> P. 312.

télescopes, ce qui entraîne des difficultés et des dépenses considérables.

Que se produira-t-il, cependant, si l'accident a, au point de départ, une automobile de l'Ontario,<sup>18</sup> dont le propriétaire est libéré de toute faute puisque celle-ci n'existe plus dans la province de Québec, sans avoir en retour les avantages prévus par la loi ontarienne ?

On aura fait des ententes avec les gouvernements intéressés, nous dit-on. Mais, en fera-t-on avec tous les gouvernements provinciaux ou les assureurs de l'extérieur et tous les gouvernements des états américains qui nous entourent ?<sup>19</sup>

Et comment l'automobiliste québécois se protégera-t-il lorsqu'il ira à l'extérieur, là où des dispositions semblables n'existent pas ? Va-t-il pouvoir souscrire une assurance complémentaire de responsabilité civile, comme le prévoient la Saskatchewan, la Colombie-Britannique et le Manitoba ? On ne semble pas le dire dans le rapport; ce qui est inquiétant.<sup>10a</sup>

<sup>18</sup> Voici ce que prévoit le Comité en page 317: « La protection du régime s'étend aux piétons québécois, victimes d'accidents survenus au Québec et impliquant un véhicule étranger. Si ce véhicule étranger est assuré, et que l'assureur de ce véhicule a conclu une entente de réciprocité avec le Québec, la victime du Québec recouvrera de l'assureur étranger les prestations prévues dans le régime du Québec. Si ce véhicule n'est pas assuré ou si son assureur n'a pas conclu une entente de réciprocité avec le Québec, la victime du Québec recouvrera les indemnités du régime du Fonds d'indemnisation lui-même. Dans tous les cas, aucun droit de poursuite n'existe pour les victimes. L'étranger ou l'assureur étranger ne pourra exercer aucun recours au Québec, ni la victime du Québec contre l'étranger ou l'assureur étranger. En matière de dommages matériels, même solution. Aucun droit de recours ne pourra être exercé par ou contre l'étranger ou l'assureur étranger, et l'accidenté du Québec ne recouvrera le montant de sa perte que selon les dispositions de l'option qu'il aura choisie. Dans tout accident survenu au Québec, impliquant un véhicule immatriculé au Québec et un véhicule étranger, les occupants et le propriétaire du véhicule étranger sont indemnisés suivant les modalités du régime québécois par l'assureur du véhicule étranger, si le propriétaire est assuré et si cet assureur a conclu une entente de réciprocité avec le Québec. *Faute d'assurance ou d'entente, ces victimes supportent leurs pertes.* »

<sup>19</sup> Il est vrai qu'en page 317, on prévoit que le Fonds d'indemnisation pourra recouvrer les sommes versées des non-assurés ou des assureurs étrangers n'ayant pas signé d'entente, dans le cas des dommages corporels.

<sup>10a</sup> Il n'y est question, en effet, que du régime de base (P. 317). Que m'arrivera-t-il si le tribunal étranger m'impose une indemnité d'un million, par exemple. On spécifie cependant: « De plus, l'assurance de base protège l'assuré québécois contre

On fera des ententes avec l'extérieur ! On les souhaite sans failles !

190 5 — Par ailleurs, si l'assuré n'est pas satisfait des indemnités que son assureur lui offre, il peut s'adresser au tribunal compétent dans le Québec. Pour l'excédent de ce qu'il ne reçoit pas en définitive, peut-il revenir en Ontario contre l'automobiliste, cause initiale de ses dommages ? Qu'est-ce qui empêcherait l'accidenté d'aller poursuivre le propriétaire de l'automobile en question au lieu de son domicile, à Ottawa ou à Toronto, par exemple ? Ce serait le cas, n'est-ce pas, pour tous les endroits où subsiste le régime de la faute.<sup>20</sup>

6 — L'assurance-automobile doit être obligatoire, note le Rapport Gauvin. Les commissaires ont raison. Ils ajoutent immédiatement: elle doit cependant être complétée par un fonds d'indemnisation.<sup>21</sup> Bien renseignés, ils savent que l'assurance obligatoire n'est pas suffisante et que, malgré un filet bien tendu, certains automobilistes ne seront pas assurés:

- i) soit qu'ils aient négligé de le faire;
- ii) soit qu'ils l'aient omis avant d'entrer dans la province;
- iii) soit que leur police ait été annulée ou non renouvelée.

C'est l'expérience de tous les pays, de tous les états et de toutes les provinces où l'assurance est devenue théoriquement obligatoire. Si le législateur établit une règle, l'usager ne s'y conforme pas nécessairement, par négligence, entêtement ou incompréhension.

7 — Parmi les indemnités prévues par le Rapport Gau-

---

la responsabilité, pour un accident survenu en dehors du Québec, dans les cas où les régimes de ces juridictions prévoient le recours à la faute. »

<sup>20</sup> Le cas est prévu ainsi en page 317 à nouveau: « L'étranger ou l'assureur étranger ne pourra exercer aucun recours au Québec, ni la victime du Québec contre l'étranger ou l'assureur étranger à l'extérieur. » Mais peut-on vraiment empêcher la victime de poursuivre à l'extérieur de la province ?

<sup>21</sup> P. 330.

vin, il y a les rentes viagères qui doivent être indexées,<sup>22</sup> afin d'en maintenir la valeur à un niveau à peu près stable. Il y a là une règle coûteuse pour l'assureur — qu'il soit étatique ou privé. Qu'on veuille garder à la rente sa valeur intrinsèque, face au coût croissant de la vie, est logique au premier abord. Mais pourquoi veut-on faire plus pour la victime d'un accident d'automobile que pour d'autres personnes recevant une indemnité ? L'accidenté du travail touche lui aussi des sommes ou des rentes indexées; mais non celui à qui, en vertu de la responsabilité de l'usager ou du propriétaire, on accorde un montant variable selon le degré de la faute et de l'incapacité. Pourquoi la victime d'un accident d'automobile ou du travail est-elle mieux traitée que nulle autre, sauf le rentier de l'État ? Si celui-ci reçoit une rente indexée sur un taux fixe par an, l'accidenté automobile devra-t-il être dans une situation privilégiée avec une indexation basée sur l'indice du coût de la vie ?

191

Quel que soit le niveau d'indexation, les assureurs privés seront taxés lourdement par les réassureurs pour faire face à une somme variable et difficilement déterminable à l'avance. L'État, lui, se contentera de repasser l'augmentation du coût aux contribuables si on en vient jamais à la nationalisation mais à quel prix ? Et dans quelle mesure la chose est-elle pleinement justifiable ? Peut-être n'est-on pas allé assez loin dans l'étude des conséquences ?

---

<sup>22</sup> P. 323. Voici comment s'exprime le Comité: « Afin de conserver aux prestations une valeur constante malgré l'augmentation du coût de la vie, il est recommandé qu'elles soient révisées annuellement de manière à compenser les effets de l'inflation, tant pour les victimes qui sont déjà bénéficiaires du régime que pour celles qui le deviendront dans le futur. Cette révision devra toucher non seulement le montant des rentes payables et les indemnités forfaitaires mais aussi les plafonds de prestation, comme le montant du revenu assurable ou celui qui sert de base pour le calcul de l'indemnité pour mutilation. Le Comité est conscient que c'est la seule façon d'éviter que les victimes soient soumises aux aléas de la conjoncture économique ».

Chose assez étonnante également, on suggère que les rentes ne soient taxables ni par le gouvernement fédéral, ni par les gouvernements provinciaux (P. 319). Mais pourquoi l'accidenté-automobile doit-il être traité différemment du contribuable ordinaire ?

Pourquoi celui à qui on accorde \$25,000 ou une rente pour un accident de trottoir, d'escalier, de bicyclette ou de chemin de fer verrait-il fondre son indemnité, comme tout contribuable atteint par l'inflation, alors que la victime d'un accident d'automobile en escaladerait joyeusement la pente montante ?

192 Justice sociale ? On peut être sûr que le contribuable en paiera le coût quel que soit le régime. Pour y faire face, ne serait-il pas logique que si l'indemnité est indexée, la prime que soit aussi, quel que soit le régime ?

8 — Le Comité Gauvin suggère que la rémunération du courtier, dite commission de l'intermédiaire, soit dissociée de la prime.<sup>23</sup> Que l'assuré en paie les frais lui-même s'il désire utiliser les services d'un courtier, comme conseiller, précise le Rapport !<sup>24</sup> De toute manière, celui-ci ne devra pas exiger plus de 5% de la prime.<sup>25</sup> C'est un point de vue défendable au premier abord pour la police individuelle:

- a) si on limite la fonction du courtier à donner le conseil de s'adresser à telle ou telle compagnie d'assurance;
- b) s'il n'a pas à se déplacer pour faire remplir la proposition d'assurance, un simple coup de téléphone étant suffisant pour réunir les détails nécessaires puisque l'assureur est forcé d'assurer l'automobiliste sans discussion;
- c) si le courtier n'a pas à financer la prime, comme le recommande le rapport;

<sup>23</sup> P. 360.

<sup>24</sup> « Le courtier (sera) rémunéré par l'assuré en fonction des services fournis, avec interdiction de toute rémunération ou gratification directe ou indirecte par la compagnie ». P. 360.

<sup>25</sup> P. 376... « Inklus les honoraires des intermédiaires, qui ne devraient pas excéder globalement 5% pour ceux qui recourent à leurs services; » Si notre interprétation est fautive, il faudrait clarifier.

P. 377. « Les effets de ces réformes atteindront assez durement tous les intermédiaires du régime actuel d'assurance-automobile puisque les montants disponibles pour leur rémunération seront sensiblement réduits ».

- d) s'il n'a pas à se préoccuper du règlement du sinistre. Dans ce cas, une commission de 5% paraît suffisante pour la police individuelle. Mais qui en voudra si le service à l'assuré subsiste ?

Malheureusement, les commissaires nous paraissent s'être bien mal renseignés. Autrement, ils auraient assurément constaté :

- i) qu'il faut faire une différence entre le courtier-apporteur, qui a son bureau dans sa poche et le courtier-émetteur ou celui qui fait la vérification du contrat, avec toutes les complications de tarifs que cela implique, qui s'occupe du règlement, qui, souvent, finance la prime ou en assure le financement. Les auteurs du Rapport se contentent de distinguer entre le « courtier du cabinet conventionnel et le courtier spécial » qui place des affaires auprès d'assureurs non agréés (p. 55), distinction absolument insuffisante. Si on supprime le courtier, il faudra le remplacer par certains services qui coûteront cher (agents captifs, centre d'accueil, bureau local, etc.). Chaque assureur ouvrira-t-il une agence dans tous les coins de la province ? Et que fera Lloyd's, London, dont la règle est de procéder par ses *Lloyd's agents*, rémunérés par des commissions et non par un salaire ? Lloyd's s'adaptera ou ne fera pas d'affaire dans la province de Québec comme dans l'État de New-York, pensera-t-on. C'est beaucoup demander à une institution, vieille de trois siècles, qui rend service.
- ii) que si, théoriquement, tous les assureurs ont les mêmes tarifs, comme on le croit,<sup>26</sup> en pratique, il y

---

<sup>26</sup> Il y a une concurrence véritable puisque nous cotons plus loin les chiffres de huit assureurs différents, aucun d'eux n'ayant exactement la prime de l'autre.

en a un certain nombre, qui ont des primes différentes les uns des autres. À titre d'exemple, voici ceux de huit assureurs pour une même voiture: Chevrolet Impala 1974, huit cylindres, assurée comme suit:

Responsabilité civile (dommages corporels et matériels), collision et capotage avec franchise de \$100.00, frais médicaux, assurance personnelle \$5,000. Risques divers, avec franchise de \$25.00. Aucun accident depuis cinq ans. Usage: promenade et bureau aller et retour — distance 10 milles au maximum. Au tarif antérieur au 1er août:

1er assureur	\$280.00
2e assureur	\$272.00
3e assureur	\$270.00
4e assureur	\$277.00
5e assureur	\$258.00
6e assureur	\$249.00
7e assureur	\$240.00
8e assureur	\$259.00*
9e assureur	\$245.00*
10e assureur	\$249.00*

Il ressort de ce qui précède:

- i) qu'il existe une concurrence entre assureurs à l'heure actuelle, quoi qu'on en ait dit ou écrit.<sup>27</sup>
- ii) que les trois derniers assureurs ne gardent ordi-

---

\* Sans intermédiaire.

<sup>27</sup> « Tous ces avantages (dont le coût de l'assurance) faut-il le rappeler, n'existent pas sans une véritable concurrence; malheureusement, le marché actuel n'en a pas produit une ». P. 373. Le Comité fait une différence entre la concurrence au niveau de la tarification et la concurrence qu'il reconnaît au niveau de la distribution, de la vente ou comme il dit, de « la mise en marché ». C'est à dessein que j'évite cette traduction littérale, fautive, de *marketing*. Il s'agit là, à mon avis, d'un anglicisme très répandu, mais qui n'a pas sa raison d'être.

nairement que les bons risques; les autres étant refoulés vers l'autre secteur;

- iii) que si, au premier abord, il paraît excellent de rechercher le plus bas prix comme le recommandait récemment le ministre des Institutions financières, personnellement, je conseillerais au client s'il me consultait, d'éviter certains assureurs qui le laisseront tomber à la prochaine occasion, si sa fréquence de sinistres est trop grande. Il est vrai que le Comité suggère que l'assureur ne puisse refuser d'assurer un automobiliste.<sup>28</sup> Théoriquement, la chose est possible, mais en pratique cela ne veut-il pas dire: « faites tout ce que vous voudrez; vous serez certain d'avoir de l'assurance. Parce que vous êtes un risque au point de vue social, on vous assurera quoi qu'il arrive. » À mon avis, il y a là une des pires règles que l'on puisse imaginer, même si théoriquement elle se défend et si les calculs actuariels permettent d'y faire face.

195

Quant aux services qu'un courtier ne pourrait plus rendre si on l'écartait du circuit après un sinistre, ils sont beaucoup plus nombreux que le Comité ne l'imagine. Pour ne pas entrer dans les détails, on peut noter que très souvent le courtier est en mesure d'intervenir auprès de l'assureur pour appliquer ou modifier le tarif employé, pour modifier les offres d'indemnité faites par l'assureur au moment du sinistre, soit en apportant des éléments d'appréciation nouveaux, soit en invoquant l'inexactitude du barème appliqué.

Et pour ses interventions au moment du règlement du sinistre, elles pourraient donner lieu à une longue énuméra-

<sup>28</sup> Recommandation numéro 40, p. 379. Abolir la « Facilité » en est une autre. (Recommandation numéro 41).

Voir aussi page 358... « L'assureur doit accepter toute demande d'assurance... »



tion, le courtier intervenant très souvent pour faire admettre des faits ou pour préciser certains aspects pouvant entraîner une modification complète de l'attitude prise par l'assureur. Si on écarte le courtier, sous le prétexte qu'il est inutile puisque les relations entre assureur et assuré se font dans le cours normal des choses, on enlève un élément important dans le cas d'abus ou de simples malentendus.

196 On ne saisit pas très bien pourquoi les Commissaires veulent empêcher le courtier d'intervenir. Théoriquement, ils ont raison puisqu'ils mettent face à face les intéressés qui n'ont qu'à discuter. S'ils ne s'entendent pas, le tribunal leur est ouvert. Mais ce que le Comité ne semble pas comprendre, c'est que le courtier bien organisé (il faut toujours y revenir) est celui qui peut faire accorder à l'assuré ce à quoi il a droit, sans mettre en branle l'appareil coûteux et lent de la justice.



Au sens du Rapport Gauvin, le rôle du courtier serait limité à diriger l'assuré vers le meilleur marché et à le faire traiter le mieux possible par l'assureur privé, tant qu'il n'y aura pas un monopole. Si l'État nationalisait l'assurance-automobile, le courtier ne pourrait plus intervenir puisque la décision de la Régie serait finale et sans intervention d'aucun intermédiaire. À l'encontre des accidents du travail, l'automobiliste aurait cependant un recours auprès du tribunal compétent, s'il n'était pas satisfait.

Pour le règlement des sinistres, le courtier ne devant plus intervenir, on ne peut faire valoir la valeur de sa fonction qu'avec le régime actuel. Les cas connus ne peuvent donc être utilisés que pour justifier la rémunération présente et pour opposer le courtier bien organisé, qui justifie son existence par les services qu'il rend, à l'autre, c'est-à-dire le plus grand nombre qui place le risque, encaisse la prime

et retient sa commission en diminuant les frais au minimum, tout en laissant l'assuré se tirer d'affaire seul. Je suis dur, en m'exprimant ainsi ? Je ne le pense pas. Je crois que je reste dans la réalité la plus concrète.

Que l'agent-apporteur ne puisse rendre les mêmes services que l'autre, cela est évident; il a une influence moindre et il n'a pas derrière lui le personnel voulu. Mais alors qu'on le rémunère moins et qu'on laisse à l'autre une commission correspondant à la qualité de son effort et à ses résultats. C'est à l'assuré à se rendre compte de la qualité des services rendus, dira-t-on en se basant sur le Rapport Gauvin.<sup>29</sup> Malheureusement, certains assurés n'en comprennent la valeur que lorsqu'ils en sont privés ou quand ils n'ont pas eu recours à un intermédiaire valable avant que le besoin ne s'en fasse sentir.

197

En raisonnant comme ils l'ont fait, les Commissaires ont tenu compte uniquement, semble-t-il, du coût et du pourcentage de la prime qu'il représente.<sup>30</sup> Ils n'ont pas voulu admettre la valeur des services rendus par l'intermédiaire bien organisé. Et cependant tel assuré, en face d'un chantage éhonté, a pu apprécier certain jour l'intervention du courtier venu à propos pour expliquer et faire admettre des faits qu'il ne parvenait pas seul à faire reconnaître. C'est un des moments où s'affirme l'importance du courtier connaissant son métier, le milieu et le marché. Toutes choses qu'on ne fait pas pour une rémunération de cinq pour cent de la prime, répartie sur un nombre considérable de polices.

Que dire du financement de la prime ? Pour garder sa commission intégralement, le courtier doit demander à l'as-

<sup>29</sup> Recommandation numéro 54. P. 380.

<sup>30</sup> Ont-ils oublié, cependant, que si l'assureur veut rendre à l'assuré les services de l'intermédiaire, il devra s'organiser et payer les frais et les locaux d'un personnel accru ? Il est vrai que l'assurance étant obligatoire, l'assuré sera forcé de s'adresser à l'assureur; ce qui simplifiera les choses grandement.

198

suré de payer l'intérêt ou faire financer la prime par une agence de crédit. Dans ce dernier cas, il doit remplir les formules, les faire signer par l'assuré, préparer les chèques pour la signature de ce dernier et les faire parvenir à l'agence dans le délai prévu. Une dernière solution est que tout se fasse par l'assureur, qui ne demande au courtier d'intervenir que si l'assuré ne paie pas à temps ou songe à annuler. Cette dernière solution semble la meilleure, au premier abord. Au point de vue du courtier, elle a l'inconvénient de détacher l'assuré de lui. En traitant directement avec l'assureur, l'assuré prend en effet l'habitude de tout faire en dehors de l'intermédiaire, sauf s'il est mal pris, si l'assureur est trop lent à s'acquitter de l'indemnité ou si le règlement n'est pas satisfaisant. Le Rapport Gauvin tranche la question puisqu'il enlève au courtier et à l'assureur le soin du financement. (Recommandation no 56, p. 380).

10 — Psychologiquement, la formule est mauvaise pour le courtier. C'est celle que cherche à lui imposer la Commission Gauvin, en l'isolant complètement de l'assureur.<sup>81</sup> Théoriquement, sinon astucieusement, les Commissaires affirment que, dans son rôle de conseiller, le courtier remplira la fonction professionnelle qu'il recherche. Personnellement, je n'y verrais qu'une difficulté momentanée, si la Commission Gauvin ne plafonnait pas la rémunération et si elle ne s'opposait pas à l'intervention du courtier au moment de la sélection des risques et du règlement. Tout professionnel aurait la même objection si on limitait ses interventions et sa rémunération dans le domaine où il travaille.

Voilà pour la police individuelle. Pour les assurances de groupe, le Comité reconnaît l'intervention du courtier pour la négociation entre la maison, l'association, le syndicat, qui

---

<sup>81</sup> Recommandation numéro 55. P. 380.

forment un lien entre eux et qui justifient une prime réduite par suite de la déduction automatique de la prime. Au nom de la réduction nécessaire des primes et de la concurrence, il accepte ce à quoi d'autres provinces comme l'Ontario s'opposent en affirmant qu'un même risque individuel doit être traité de la même manière. L'intervention du courtier est reconnue là comme ailleurs pourvu que les services soient retenus et payés par l'assuré ou l'entreprise qui leur sert de lien.

199

Si l'on pousse les choses plus loin, on arrive à l'assurance des risques commerciaux. En niant l'existence de la concurrence, les commissaires nous paraissent à nouveau s'être mal renseignés. S'il y a un domaine où les tarifs varient beaucoup, c'est bien celui-là. Or, s'il en est ainsi, c'est principalement par suite de l'intervention du courtier qui négocie avec l'assureur le taux de réduction, la classification des véhicules, l'application des conditions de la police au risque particulier de l'assuré. Prétendre que l'assureur, laissé seul, ne puisse pas établir la police collective, ce serait faux. L'assureur le fait tous les jours, mais sans l'intervention des courtiers le fera-t-il pour le plus grand bien de l'assuré ? C'est douteux, car s'il n'est pas poussé dans le dos par un courtier qui connaît son métier, il donne le minimum. Or à 5%, le courtier ne voudra sans doute pas s'occuper du placement s'il doit faire indirectement ce qu'il est tenu de faire directement. À moins qu'il n'y soit forcé par son client, par la concurrence de ses collègues ou pour conserver le reste du compte.

11 — Le Comité Gauvin reproche aux assureurs de n'avoir pas eu recours à leur pouvoir d'achat pour tenter de réduire au minimum le coût de la réparation.<sup>32</sup> Il a raison de

---

<sup>32</sup> Il suggère avec à propos la multiplication des centres d'évaluation (p. 362). Il devrait, à mon avis, recommander aussi un contrôle très sévère des garages, ce qui permettrait d'empêcher des abus sans nombre.

recommander l'ouverture de centres d'évaluation où sera déterminé le coût normal que peut exiger un garage. Actuellement, il existe des centres de ce genre à Montréal et à Québec. Ils donnent sûrement d'excellents résultats puisque ainsi on peut indiquer le prix qu'acceptent de demander les garages adhérents. De leur côté, les assureurs emploient des évaluateurs au courant du coût des réparations, ce qui leur permet de vérifier ou de modifier la note présentée par le garage.

La difficulté, c'est que l'assuré ne veut pas toujours aller là où l'on fera la réparation pour le prix convenu. De plus, très souvent aussi, il laisse sa voiture dans un garage de son choix où on est prêt à remplacer presque tout ce qui a été abîmé sans tenir compte de ce qui est réparable.

De plus, quoi qu'on fasse et de quelque côté que l'on se tourne, on devra faire face aux exigences des syndicats et des garages eux-mêmes, qui en sont rendus à demander un taux horaire de \$14 à Montréal. C'est ainsi que, d'année en année, les réparations coûtent de plus en plus cher.

Ce qui est troublant c'est que, souvent, sinon presque toujours, entre le prix originellement coté par un garage et le montant convenu avec l'assureur, la différence est sensible: elle peut être de 40 pour cent ou davantage. Il y a là un abus auquel le Comité Gauvin n'a peut-être pas donné une attention suffisante.

12 — La vérité, rien que la vérité ! Ce n'est pas parce que le régime aura été modifié que certains assurés diront la vérité toujours et en tout lieu. Les Commissaires ont ceci à dire à ce sujet: « Afin de rencontrer les critères du nouveau régime, il ne devrait pas être permis à un assureur de refuser l'indemnisation à une victime sous prétexte de fausse déclaration ou réticence sur un fait important. Dans le cas d'une

fraude, le refus d'indemnisation ne devrait s'appliquer qu'aux dommages matériels subis par l'assuré.

« Cependant, afin d'éviter toute fausse représentation ou réticence, la loi devrait permettre à l'assureur d'imposer, en plus de la normalisation de prime, une pénalité substantielle lorsqu'il apparaît que la prime exigée aurait été supérieure si les faits exacts avaient été dévoilés. Une telle mesure épargnera beaucoup de temps et d'efforts par rapport à ce qui se fait actuellement pour vérifier la véracité des informations obtenues. Quant à l'excédent exigé, l'assureur pourra conserver la part qui représente l'écart de prime qui lui est dû, et verser au Fonds d'indemnisation la part qui correspond à la pénalité. » Salomon n'aurait pas fait mieux. Mais est-ce assez pour assurer à la véracité des faits une application suffisante ? En tenant compte que tout le monde aura droit à l'assurance-automobile et que personne ne pourra exercer un recours contre qui que ce soit, sauf dans des cas tout à fait exceptionnels, on peut difficilement imaginer autre chose, il est vrai.

201

13 — En étudiant la hausse du prix de l'assurance-automobile de 1961 à 1971, le Comité conclut (p. 271) : « Le prix de l'assurance-automobile a presque doublé depuis 1961, alors que l'indice des prix à la consommation a connu une hausse de 39.8 pour cent. L'augmentation du prix de l'assurance-automobile dépasse donc amplement la hausse moyenne. »

« Un examen des indices de prix publié par *Statistique Canada* révèle que le prix de l'assurance-automobile est l'un de ceux qui ont connu les plus fortes hausses durant cette période ». Au premier abord, on sursaute et l'on a tendance à donner raison au public qui se plaint amèrement en criant à l'abus. Il est vrai que le Rapport ajoute : « L'ampleur de la hausse du prix de l'assurance-automobile ne signifie pas nécessairement que celle-ci soit injustifiée ».

En concluant comme il le fait, le Comité a pris comme base de comparaison la période où, *d'une part*:

- a) l'assurance-automobile a connu une dégradation à peu près régulière de ses résultats techniques:
  - i) à cause de la croissance des accidents;
  - ii) à cause aussi de la hausse régulière du coût moyen des sinistres.

202

Périodiquement, des réductions de tarif sont intervenues pendant cette période, là où on croyait avoir dépassé la mesure ou sous l'influence de la concurrence. Avec, comme conséquence, un résultat technique déficitaire, qui ne se faisait pas attendre durant les exercices suivants et qui entraînait une hausse de tarif.

- b) et, *d'autre part*, les prix en général ont accusé une très lente ascension dans l'ensemble des autres domaines, pendant la période de 1961-71.

Par contre, en 1972 et en 1973, alors que les tarifs de l'assurance-automobile étaient à peu près stationnaires, le prix des autres produits partait en flèche.

Il est malheureux que l'étude du Comité, datée de mars 1974, n'ait pas tenu compte de ce phénomène nouveau. Si on l'avait fait, je suis convaincu qu'on n'en serait pas venu à la même conclusion. Se limiter à une décennie est bien; mais c'est insuffisant pour donner du problème un aperçu précis et complet. Je suis certain que l'intention n'était pas de présenter du coût de l'assurance-automobile un aspect volontairement défavorable. Je note simplement ici que l'étude n'a pas été menée assez loin pour donner une plus claire vision des choses; ce qui a une grande importance dans le cas présent. C'est cela, je pense, qu'il faut signaler ici sans autres commentaires.

14 — Faut-il conclure ? Assurément ! Le Comité a présenté un excellent rapport. Compte tenu de ses prémisses, l'étude a été faite logiquement et méthodiquement. En suivant ses suggestions, aurait-on raison de vouloir supprimer entièrement la règle de la faute <sup>33</sup> pour assurer une meilleure, une plus rapide et une plus complète indemnisation, sous le prétexte que le social doit l'emporter sur le juridique et que l'automobiliste ou le piéton sont tellement exposés qu'il faut qu'ils soient indemnisés par la simple application d'un barème, indiqué au besoin par l'ordinateur, ce Salomon des temps nouveaux ?

203

Le coût d'un pareil régime doit-il être la raison principale de sa mise en vigueur ? <sup>34</sup> Faut-il traiter tout le monde de la même manière au niveau moyen le plus bas possible ou garder des différences de traitement dans un cadre donné ? <sup>35</sup> Oui, mais jusqu'à un certain degré.

Il est difficile de conclure sans savoir l'application exacte que l'on fera d'idées générales convenant au nivellement par le bas qu'on recherche, il est vrai, dans presque tous les domaines.

<sup>33</sup> Sauf les cas prévus du garagiste et du stationnement à qui la voiture est confiée temporairement.

<sup>34</sup> Non, assurément. C'est ce qui ressort du Rapport Gauvin. Celui-ci s'oriente vers une formule plus chère que celle qui existe actuellement, mais qui, de l'avis de ses auteurs sera plus équitable. Ce qui n'est pas encore prouvé, même si une partie de l'opinion le croit.

<sup>35</sup> Le Comité Gauvin imagine une assurance complémentaire, après avoir plafonné les indemnités individuelles prévues au chapitre des dommages corporels. Les rentes varient, de \$50 à \$200 par semaine. Il imagine l'existence d'un plafond, en notant que pour l'augmenter l'assuré pourra avoir recours à l'assurance-accident personnelle (p. 303). Le Rapport précise: « Il ne s'ensuit pas que la totalité des pertes doit être nécessairement compensée. Un accident ne doit pas être une source d'enrichissement, et l'effet net de la compensation doit s'ajuster aux lois fiscales qui grèvent les revenus et les besoins variables des individus. Si les indemnités payables en vertu du régime sont exemptes d'impôts, les montants des indemnités doivent être évalués en conséquence. Si, comme c'est le cas dans toute société, il y a un écart dans les revenus des individus, les besoins jugés essentiels doivent être satisfaits, laissant aux plus fortunés le libre choix d'une assurance qui indemnise même l'excédent, par suite d'un événement fortuit. S'il est vrai que le montant des dépenses compressibles est en proportion du revenu, il peut fort bien arriver que la perte du revenu qui permettrait ces dépenses ne soit pas économiquement assurable. »



Si l'on tient compte de la tendance actuelle, le Rapport Gauvin est assurément un document honnête, bien conçu, mieux fait, à mon avis, que le mémoire présenté par le Bureau d'Assurance du Canada aux provinces où l'assurance est encore libre. Il couvre l'ensemble du sujet, même s'il devra être modifié sans doute pour s'adapter à notre province. Ce sera au gouvernement de juger si on doit l'accepter tel quel, si on doit le modifier ou le compléter pour tenir compte des réserves que commencent à faire ceux qui l'étudient de près.

15 — La réforme prévue doit être mise à exécution dans son entier; sinon nous recommandons la nationalisation, ont écrit les Commissaires.<sup>30</sup> De son côté, le président du Comité a exprimé la même idée à la télévision. Elle fait réfléchir par son intransigeance même. Comme aussi cette idée exprimée en page 378: « La création d'un monopole étatique, qui apparaît ici comme la solution ultime, pourrait devenir prioritaire en raison de considérations socio-politiques poursuivies par le gouvernement ». N'est-ce pas une épée de Damoclès suspendue au-dessus de la tête des assureurs privés ?

16 — Assez astucieusement, oriente-t-on l'application du Rapport vers les assureurs privés pour démontrer leur inaptitude à exécuter la solution proposée ? Devant les critiques que ne manquera pas de soulever la réforme, ne dira-t-on pas tout simplement un peu plus tard: l'initiative privée ne peut la mener à bien, donc l'État doit intervenir. Il faudra aux assureurs beaucoup de sincérité, d'adresse et de savoir-faire. Mais alors, cette bonne volonté de la Commission envers l'initiative privée, avouée dès le départ, ne serait-elle qu'une chausse-trape ? L'avenir le dira. Pour l'instant, si le gouvernement opte pour le régime suggéré, il faudra

---

<sup>30</sup> C'est ainsi qu'ils ont écrit à nouveau dans la recommandation numéro 60 (p. 381): « Que si les réformes et les mesures ci-dessus ne sont pas *intégralement* adoptées et suivies, l'administration du régime soit confiée à une Régie d'Etat. »

l'adapter le mieux possible aux besoins, attendre, voir venir et essayer d'appliquer en toute honnêteté la solution à laquelle le législateur s'arrêtera. On semble bien vouloir s'orienter vers le régime de l'indemnisation sans égard à la faute ou à la responsabilité, tout en supprimant le droit de recours contre le tiers responsable: ce qui correspond plus à une conception sociale que juridique, destinée aussi bien à compenser un dommage qu'à hâter le règlement. Peut-être une solution équitable serait-elle une indemnisation automatique, jusqu'à un certain palier, tout en gardant un recours à l'assureur pour les sommes versées et à l'assuré au-delà du palier prévu. Solution qui ménage la chèvre et le chou? Peut-être pas! Même si les assureurs l'affirment, par opportunisme peut-être plus que par conviction, il n'est pas démontré que l'indemnisation sans égard à la faute soit dans tous les cas la formule la plus équitable; elle aussi a une part d'opportunisme dans l'immédiat qui n'en fait pas nécessairement la seule ou l'unique solution au problème. En mettant l'application intégrale de son rapport comme condition à repousser la nationalisation, le Comité prend une curieuse attitude, après avoir noté ceci en particulier: « À court terme, la prise en charge de l'assurance-automobile par l'État constitue incontestablement le moyen le plus rapide d'effectuer les réformes suggérées par le Comité, même si, à long terme, elles n'offrent pas nécessairement les meilleures garanties d'efficacité et d'évolution ». Il y a là un doute qu'il faut noter.

205

Par ailleurs, en toute sincérité, l'attitude des Commissaires provient sans doute de la conviction que leur solution est la seule qui convienne au programme qu'on leur a tracé: trouver un régime qui assure l'indemnisation rapide, aussi complète et satisfaisante que possible de l'accidenté et au moindre coût. Ce qui n'est pas encore entièrement démontré, cependant. Je me rappelle avec une certaine précision la

réaction d'assurés qui, après avoir été pris en charge par la Commission des Accidents du Travail, ont dû payer pour la même garantie 50% de plus et dans certains cas le double de ce que demandait l'assureur privé, parce que l'on avait supprimé la concurrence, tout en enlevant à l'accidenté son recours contre l'employeur.

206

17 — En terminant, on peut reprocher au Rapport Gauvin de plafonner les indemnités en cas de dommages corporels subis par l'assuré ou par des tiers. Que ferait-on par exemple pour faire face à l'indemnité d'un million que viennent d'accorder un tribunal de l'Alberta et un autre de l'Ontario ?

Quant aux dommages corporels et matériels, si on supprime le recours contre le tiers responsable, ne commet-on pas une injustice envers celui qui subit le préjudice si le régime de base est insuffisant ?

Par ailleurs, en écartant la faute, en établissant un barème d'indemnité et en prévoyant la réparation automatique aux frais de l'assureur, on hâte et on facilite le règlement incontestablement.

Peut-être pourrait-on songer (comme je le signale précédemment) à une solution un peu différente, mais s'inspirant du Rapport. Voici quelques suggestions à ce sujet :

i — Le recours contre le tiers serait supprimé par la loi pour les dommages corporels et matériels aux tiers ne dépassant pas \$10,000 (ou davantage si on juge le montant insuffisant) dans chaque cas.

Pour les réclamations dépassant ces sommes dans le cas d'accidents survenus au Québec, le recours serait maintenu contre le tiers responsable.

ii — La police d'assurance contiendrait trois conventions relatives aux dommages corporels et matériels :

- a) la première aurait trait au premier groupe, c'est-à-dire le cas de dommages ne dépassant pas \$10,000 pour les dommages corporels et matériels isolément. La manière de procéder serait celle que prévoit le Rapport Gauvin;
- b) La seconde permettrait la souscription d'une assurance allant de \$100,000 à un montant illimité pour prévoir les poursuites intentées contre l'assuré, par suite de dommages corporels et matériels aux tiers;
- c) la troisième convention, allant d'un montant de \$100,000 à la garantie illimitée, aurait trait aux accidents survenant en dehors de la province de Québec, avec l'entente que cette section permettrait à l'assuré d'être protégé pour les dommages causés aux tiers, suivant les modalités prévues à l'endroit où le sinistre aurait eu lieu.

207

Par ailleurs, la police contiendrait des clauses complémentaires correspondant aux cas prévus par le Rapport Gauvin pour les dommages imputables au vol, à l'incendie, etc...

iii — L'assurance serait obligatoire, l'assuré ne pouvant obtenir son permis de chauffeur sans produire une police d'assurance correspondant aux normes prévues par la loi.

iv — L'assuré ferait choix de son courtier et le rémunérerait après entente, sans plafonnement des honoraires, le courtier gardant le droit d'intervenir après un sinistre auprès de l'assureur, si l'assuré le lui demandait. Il ne verrait pas au financement de la prime puisque la police serait émise et facturée à l'assuré par l'assureur, si l'on s'en tenait à la modalité prévue par le Rapport. Dans ce cas, il faudrait reconnaître officiellement le caractère professionnel des services rendus par le courtier. Si non, le courtier resterait l'intermédiaire par le truchement duquel l'opération se ferait, aux conditions actuelles.

v — Un Fonds d'indemnisation serait constitué pour les cas de dommages corporels, de la manière prévue par le Rapport Gauvin.

---

**Deux cas de responsabilité civile à signaler,  
en marge du Rapport Gauvin**

208

Deux jugements viennent d'être rendus dans l'Alberta et dans l'Ontario, qui nous font nous poser quelques questions. Dans le premier, un homme victime d'un accident d'automobile se voit attribuer \$1,200,000; dans le second, à un enfant de quatre ans on accorde \$950,000 en tenant compte qu'il sera complètement invalide durant toute sa vie. Nous ne voulons pas discuter ici les détails ou la possibilité qu'un tribunal d'appel réduise les sommes en jeu. Nous tenons simplement à signaler ceci:

1. en général, les montants souscrits pour l'assurance-automobile sont très insuffisants, en face de pareils arrêts;
2. si l'on se limite au régime de base prévu par le Rapport Gauvin, n'expose-t-on pas l'automobiliste dangereusement avec une formule qui paraît séduisante au premier abord, mais qui pourrait bien s'avérer très insuffisante dans ses applications en dehors du Québec ?