

Petits et grands problèmes de l'assurance automobile

J. D.

Volume 47, numéro 4, 1980

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104056ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104056ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

D., J. (1980). Petits et grands problèmes de l'assurance automobile. *Assurances*, 47(4), 353–363. <https://doi.org/10.7202/1104056ar>

Petits et grands problèmes de l'assurance automobile

par

J. D.

353

1. Le dossier de l'assuré et la tarification

Depuis que le législateur a décidé de supprimer la responsabilité de l'automobiliste envers les tiers, dans le cas de dommages matériels à la suite d'un accident survenu dans la province de Québec, un problème s'est posé aux assureurs. En vertu de l'entente faite entre eux, les dommages subis par leur assuré doivent être payés par eux intégralement, si l'assuré n'est pas en faute et proportionnellement à la faute du tiers, si la responsabilité est partagée entre l'assuré et ce dernier¹. Cette manière de procéder a incontestablement facilité et hâté le règlement d'un sinistre, même si les déclarations faites par les deux parties ne coïncident pas toujours.

Par ailleurs, comme l'assureur paie, il porte le montant au débit de l'assuré. Au premier abord, tout cela est excellent. En pratique, cependant, il y a un inconvénient si le dossier de l'assuré est chargé par le fait que l'assureur doit payer les frais de réparations à la voiture. On se trouve alors devant cette situation paradoxale qu'à un moment donné l'assureur peut invoquer le fait que le dossier est débité de sommes payées, malgré la non-responsabilité de l'assuré. En procédant ainsi, ne va-t-on pas à l'encontre de tout ce que l'on a voulu jusqu'ici, à savoir que l'assuré bénéficie d'une réduction de prime correspondant à une absence d'accident en un an, trois ans, cinq ans, par exemple ? Pour qu'il continue de bénéficier de la diminution de prime, il faut que l'assureur convienne de ne pas tenir compte de tout accident dont l'assuré n'a pas la responsabilité.

La chose est particulièrement importante dans le cas d'une police collective où un grand nombre de voitures sont assurées. Dans ce cas, on peut transformer un bon dossier en un mauvais simplement parce qu'un certain nombre de voitures ont été mêlées à un accident sans qu'il y ait faute de la part du conducteur ou du propriétaire.²

¹ Nous résumons la question à dessein. Et cela, sous la section A, si l'assuré n'est pas garanti contre la collision. S'il l'est, certains assureurs déduisent la franchise; ce qui est injuste pour celui qui n'est pas en faute, on en conviendra.

² Notons qu'en pratique l'assureur convient généralement de ne pas pénaliser l'assuré. Mais rien ne l'y force.

2. L'indemnité à verser dans le cas de la destruction ou de l'endommagement d'une voiture automobile

Une voiture automobile d'un âge certain pose un problème après un sinistre, aussi bien pour les garanties de vol que d'incendie ou de dommages causés au véhicule assuré. Voici la clause de la police qui traite de l'indemnisation (Article 7) :

354

« Sous réserve de la valeur au jour du sinistre, et compte tenu de la dépréciation de quelque nature qu'elle soit, la garantie se limite au coût du remplacement ou de la réparation à l'aide de matériaux de mêmes nature et qualité, étant précisé qu'en cas de désuétude et d'indisponibilité des pièces de rechange l'Assureur n'est tenu, toujours sous réserve de la valeur au jour du sinistre, qu'au dernier prix courant du fabricant. Toutefois, en cas de perte totale ou réputée totale, la garantie s'étend, au gré de l'Assuré et moyennant présentation des pièces justificatives, au coût raisonnable de la remise en état à l'identique. »

Si on analyse cette clause d'un peu près, on constate deux cas :

- i) celui des dommages partiels;
- ii) celui de la destruction totale ou jugée telle.

Dans le premier cas, l'indemnité se limite au coût « de remplacement ou de la réparation à l'aide de matériaux de mêmes nature et qualité ». Compte tenu

- i) de la valeur au jour du sinistre, au dernier prix courant du fabricant. Or, qu'est-ce que la valeur au jour du sinistre ? Le prix moyen fixé par deux ou trois garagistes ou dépositaires de la marque en jeu ? Ou la valeur d'usage définie par le tribunal ? Pour répondre à cette question, on a deux jugements rendus par un tribunal de niveau provincial, dont M. le juge Louis Vaillancourt a résumé ainsi les conclusions dans la cause *Bell c. Simcoe et Erie General Insurance Co.*, tout en établissant lui-même son raisonnement dans le cas tranché par lui³ :

« Au soutien de sa présentation à l'effet que le demandeur n'a droit qu'à la valeur marchande de son véhicule à la date de la perte, le savant procureur s'appuie sur la clause 7 des conditions générales de la

³ 6 juillet 1979 (02-040 452-78). Jugement n° 79-787 (C.P.-Montréal).

nouvelle police d'assurance-automobile maîtresse adoptée par le surintendant des assurances en vertu de l'article 2479 du Code civil et en vigueur le 1er mars 1978 et dont un exemplaire a été produit au dossier.

« Cette clause se lit comme suit :

« Modalités de règlement — dommages éprouvés par le véhicule assuré.

Sous réserve de la valeur au jour du sinistre, et compte tenu de la dépréciation de quelque nature qu'elle soit, la garantie se limite au coût du remplacement ou de la réparation à l'aide de matériaux de même nature et qualité, étant précisé qu'en cas de desuétude et d'indisponibilité des pièces de rechange, l'assureur n'est tenu, toujours sous réserve de la valeur au jour du sinistre, qu'au dernier prix courant du fabricant. Toutefois, en cas de perte totale ou réputée totale, la garantie s'étend, au gré de l'assuré et moyennant présentation des pièces justificatives, au coût raisonnable de la remise en état à l'identique. »

355

« Il y a lieu de noter que la deuxième phrase de cette clause n'existait pas dans le texte de l'ancienne police maîtresse.

« Le Tribunal est d'avis que cette clause n'est pas opposable au demandeur car son recours est de nature délictuelle et n'est pas fondé sur son contrat d'assurance. Cette clause s'appliquerait si le demandeur avait été couvert pour dommages éprouvés par son véhicule suite à une collision mais tel n'est pas le cas.

« Le fait que le législateur, par l'article 116 de la Loi sur l'assurance-automobile accorde à la victime un droit d'action direct contre son assureur au lieu et place de l'auteur du délit dans les cas visés par la convention d'indemnisation n'a pas pour effet de substituer au recours délictuel reconnu par l'article 115 en faveur de la victime, le recours contractuel découlant du contrat d'assurance obligatoire pour dommages matériels.

« C'est donc uniquement sur le plan délictuel qu'il faut se placer pour apprécier la perte du demandeur. À cet égard, le critère à suivre est celui édicté par l'article 1073 du Code civil qui se lit :

« Les dommages-intérêts dus aux créanciers sont, en général, le montant de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé . . . ».

« Un principe bien établi veut que la victime d'un délit ou quasi délit a le droit d'exiger d'être replacé dans le même état qu'avant l'acte dommageable.

« Ce principe a été notamment retenu par M. le juge Germain Lacoursière dans *Brighten -vs- Lassonde*, 1969, R.L., 425; par M. le juge Gérard Laganière dans *Lemieux -vs- Cloutier*, 1978, C.P. 205 et par M. le juge Georges Long dans *Paré -vs- Aiello*, C.P.M. 225, 954 — 25 juin 1970.

356

« Dans *Brighten*, le juge Lacoursière, s'appuyant sur la doctrine et la jurisprudence s'exprime ainsi:

« La fixation de la valeur, basée sur la valeur marchande ou « prix de liste », peut s'appliquer dans le cas où un propriétaire veut librement échanger ou vendre sa chose; il s'agit là d'un barème établi pour la gouverne des vendeurs d'automobile; un propriétaire, qui ne désirait pas vendre son véhicule, lequel est endommagé par la faute d'un tiers, a le droit de faire remettre ce véhicule dans le même état qu'avant l'accident, et d'exiger le coût réel des réparations. »

« Dans *Rivard -vs- Pelletier*, 1978, C.P. 209, M. le juge Rolland Legendre apporte un tempérament à ce principe en écrivant:

« En vu de l'appréciation des dommages causés à un véhicule résultant d'un accident, la Cour doit en principe utiliser le critère référant au coût réel que représente la réparation du véhicule. Exceptionnellement, dans les cas où il s'agit d'apprécier les dommages causés accidentellement à un véhicule dont l'état ou l'usage avait déjà, avant l'avènement des dommages, rendu ce véhicule hors du commerce ou sur le point d'être hors d'usage par vétusté, il y a lieu d'apprécier les dommages en tenant compte de la valeur du véhicule avant l'avènement des dommages. »

« Le Tribunal souscrit à ce critère qui, d'une part rend justice à la victime dont l'automobile présente un millage relativement peu élevé malgré son âge et qui l'a maintenue en bon état d'entretien, de réparations et de fonctionnement et qui veut la conserver; et d'autre part, fait obstacle à toute possibilité de gain ou d'enrichissement pour le propriétaire d'une automobile en mauvais état d'entretien et qui a atteint ou presque la fin de sa vie. »

Ce qui doit prévaloir, c'est donc non pas la valeur courante au sens donné par le commerce des voitures automobiles autant que la valeur d'usage ou, tout au moins le coût de la réparation, si l'on s'en tient aux décisions d'un tribunal de première instance. Il faudra procéder ainsi tant que le montant en cause n'atteindra pas le seuil où l'on pourrait en appeler auprès de la Cour supérieure.



- ii) Dans le cas de la destruction totale ou jugée telle, la règle est très claire d'après la police: l'assuré a droit « moyennant présentation des pièces justificatives, au coût raisonnable de la remise en état à l'identique ».

357

Mais quel est le chiffre raisonnable: \$1,200, \$1,800 ou \$2,700, comme nous avons pu le constater dans un cas récent? La décision est prise d'un commun accord par l'assureur et l'assuré. Si les intéressés ne s'entendent pas sur un montant, il leur reste

- a) soit l'arbitrage;
- b) soit la réparation faite par les soins de l'assureur qui reçoit le sauvetage. Avec tout ce que cela peut présenter de réclamations ultérieures et de discussions.



Par ailleurs, le Comité consultatif d'assurance automobile de la province de Québec a décidé récemment:

que « la tarification des chapitres A et B (de la police) est établie sur la valeur des véhicules, dans certains cas particuliers, l'assureur pouvant négocier (négocier la valeur maximum) avec l'assuré pour l'établissement de la prime en se servant de l'avenant SAQ numéro 19 ».

Cette règle s'appliquerait, croyons-nous, au cas d'une voiture de vieux ou de très vieux modèle faisant partie d'une collection. Il est évident que les règles ordinaires doivent être modifiées dans le cas d'une voiture qui n'a pas tant une valeur d'usage que de curiosité ou de collection. La valeur courante n'existant pas, seule doit être considérée une valeur subjective tenant compte de la rareté du véhicule, de l'impossibilité de remplacer ou de réparer un modèle depuis longtemps retiré de la circulation. Il appartient alors à l'assureur et à l'assuré de convenir à l'avance de l'indemnité dans le cas d'une perte totale ou

partielle. Il est aussi prudent de leur part d'en faire fixer la somme par avenant.

3. Dans quelle mesure le tarif automobile a-t-il été réduit à la suite de la loi relative à l'assurance automobile entrée en vigueur le premier mars 1978 ?

Pour qu'on en juge, voici quelques exemples relatifs aux cas de quatre assurés ayant la garantie suivante:

358

Dommages corporels et matériels: \$200.000;

Collision: franchise de \$100;

Tous risques autres que collision: franchise de \$50.

1er exemple:

| | Cie A | Cie B | Cie C |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|
| a) Prime antérieure au 1er mars 1978: | \$1,451 | — | — |
| b) Prime en mars 1978: | \$1,054 | — | — |
| c) Prime en mars 1979: | \$1,067 | \$1,034 | \$1,053 |

Base: Promenade. Aucun accident en trois ans. Âge du conducteur: 20 ans.

2e exemple:

| | | | |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|
| a) Prime antérieure au 1er mars 1978: | \$2,224 | — | — |
| b) Prime en mars 1978: | \$1,355 | — | — |
| c) Prime en mars 1979: | \$1,556 | \$1,451 | \$1,424 |

Base: Promenade. Un accident durant la dernière année. Âge du conducteur: 18 ans.

3e exemple:

| | | | |
|---------------------------------------|---------|--------|--------|
| a) Prime antérieure au 1er mars 1978: | \$1,040 | — | — |
| b) Prime en mars 1978: | \$ 637 | — | — |
| c) Prime en mars 1979: | \$ 763 | \$ 725 | \$ 745 |

Base: Conducteur féminin ayant moins de 21 ans, et ayant eu un accident.

A S S U R A N C E S

| <i>4e exemple:</i> | Cie A | Cie B | Cie C |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|
| a) Prime antérieure au 1er mars 1978: | \$ 587 | — | — |
| b) Prime en mars 1978: | \$ 404 | — | — |
| c) Prime en mars 1979: | \$ 448 | \$ 431 | \$ 422 |

Base: Conducteur âgé de plus de 25 ans. Aucun accident en trois ans.

À ce qui précède doivent être ajoutés:

- a) le coût de la plaque: \$137, ce qui comprend la prime d'assurance des dommages corporels.
- b) le prix du permis de conduire.

359

Que conclure ?

a) D'abord que la prime a diminué à la suite de la nouvelle loi qui, en créant la Régie de l'assurance automobile et en isolant les dommages corporels aux tiers, a établi une nouvelle manière de procéder pour l'indemnisation des personnes ayant subi des dommages corporels au cours d'un accident d'automobile survenu dans la province de Québec ou à l'extérieur.

La prime totale a été réduite à partir du premier mars, en tenant compte du nouveau régime

- i) qui plafonne les indemnités et les fait correspondre à des barèmes établis par la Régie;
- ii) qui passe à la Commission des Accidents du travail et à la Régie de l'assurance-maladie une partie des indemnités qui, auparavant, étaient comprises dans la somme réclamée de la partie responsable de l'accident.

b) Qu'à cause de l'inflation, la prime des dommages matériels a été augmentée en mars 1979. Ce que n'a pas fait la Régie de l'assurance automobile après un an d'existence, en tenant compte que le prix de la plaque semblait encore suffisant pour permettre à la Régie de faire face à ses engagements. C'est en mars 1980 que la Régie se rendra compte des résultats obtenus durant la seconde année de son administration. Il sera intéressant de constater à la fin de cet exercice dans quelle mesure les réserves de 1978-79 auront été suffisantes.

c) La Régie de l'assurance automobile a choisi la meilleure part. À la fois juge et partie, elle fixe la prime (le prix de la plaque) et les indemnités qu'elle doit verser. En ne retenant que les dommages corporels, elle est intervenue dans le domaine qui peut être administré le plus facilement. Par ailleurs, encore une fois, parce qu'elle détermine elle-même l'indemnité, elle peut régler rapidement et sans avoir recours au tribunal tous les cas d'accidents corporels.

360 d) La prime reste très élevée pour les moins de vingt-cinq ans. Le conseil à leur donner, c'est croyons-nous, de ne pas souscrire l'assurance dite de collision qui coûte très cher, mais de faire attention. Avec la nouvelle entente, ils seront indemnisés dans la mesure de la faute des tiers ou de leur absence de faute sous la section A. Leur propre assureur s'en chargera. Il y a là une solution bien suffisante pour eux à moins qu'ils se méfient de leur audace ou de leur maladresse.

4. La statistique du Bureau d'assurance du Canada relative aux accidents d'automobile en 1978

La statistique du Bureau d'assurance du Canada relative aux accidents d'automobile en 1978 nous est maintenant connue. En voici un aperçu:

a) la fréquence des sinistres a repris dans le cas des dommages corporels et matériels dans la province de Québec. En voici la marche par cent voitures assurées depuis 1974:

| | |
|-------|------|
| 1974: | 10.7 |
| 1975: | 10.1 |
| 1976: | 8.7 |
| 1977: | 8.0 |
| 1978: | 9.4 |

C'est dommage, car il semblait que l'amélioration fût réelle. Que faut-il faire pour enrayer la reprise? Dernièrement, un colloque s'est réuni à l'UQAM pour en discuter tant au Canada qu'en Amérique et dans le monde. La conclusion est plus simple qu'elle ne paraît. Quels que soient les progrès mécaniques de la voiture, quels que soient les règlements adoptés, quel que soit le maximum de vitesse, le progrès est au prix de l'application des lois. Qu'on en juge par cette anecdote authentique: un automobiliste accélère dans Québec, puis ralentit dans

l'Ontario. À son compagnon qui s'étonne, il répond: « La semaine dernière, j'ai payé une amende de \$150 dans l'Ontario pour excès de vitesse. »

Si la peur du gendarme n'explique pas tout, elle est sûrement le début efficace d'une solution.

b) Autre constatation qui ne manque pas d'intérêt: le coût par sinistre augmente avec une grande régularité. Ainsi, de 1974 à 1977, en quatre ans, il est passé de \$1,201 à \$1,829. S'il ont tombé à \$1,133 en 1978 d'après la statistique du Bureau d'assurance du Canada, c'est simplement parce que la Régie d'assurance automobile a pris les dommages corporels à sa charge depuis le premier mars 1978.

361

Peut-on empêcher la hausse continue, régulière des dommages matériels? Non, malheureusement

- i) tant que la fréquence continuera d'augmenter;
- ii) tant qu'augmentera également le coût de la réparation.

L'État veut bien chercher à empêcher la hausse des primes, mais que peut-il faire devant un tarif horaire qui est de \$22 à \$26 dans les garages de certaines villes? Si jusqu'ici il a agi sur les assureurs, il n'a pas eu la même influence sur les réparateurs qui ajoutent aux exigences des syndicats, les leurs propres.

5. Les centres d'évaluation

C'est bien lentement qu'on s'achemine vers les centres d'évaluation des dommages un peu partout dans la province. On a donné l'exemple à Québec. Quant à Montréal, on nous en annonce quelques-uns en 1980.

L'idée est excellente en soi puisque l'accidenté n'a qu'à se présenter à l'un d'eux pour l'estimation du prix de la réparation, à la suite d'un accident, quitte pour lui à s'adresser au garage qui lui convient. Tous, cependant, n'ont pas le même taux horaire. Ainsi à Montréal, il varie de \$22 à \$26; ce qui, évidemment, présente une difficulté pour celui qui doit déterminer à l'avance le coût de la réparation. Le prix des pièces est le même, mais le temps nécessaire peut varier d'un atelier à un autre suivant l'efficacité du personnel et des méthodes de travail. Le centre fixe cependant une durée maximale et un prix que le garagiste ne doit pas dépasser.

Comme nous le notons ailleurs, autant le surintendant des assurances est prêt à contrôler les primes d'assurance automobile, autant il est désarmé devant les exigences des syndicats ouvriers et devant les tarifs imposés par le garagiste. Si celui-ci s'entend avec le syndicat pour fixer le prix des services de son personnel à x dollars, on peut être certain qu'il demandera à l'automobiliste x plus 1, plus 2 ou plus 3, suivant ses propres exigences. Il y a là une difficulté qui ne peut être aplanie, croyons-nous, que si l'automobiliste indique l'endroit où il veut faire faire la réparation; mais là encore le centre ne pourra intervenir que si l'assuré consent à ce que l'on accorde la réparation au plus bas soumissionnaire; ce qui est rarement le cas.

Autre difficulté: le chèque de la réparation doit maintenant être fait à l'ordre du propriétaire de la voiture. Logique en soi, cette décision peut entraîner des retards de paiement de la note du garagiste et prêter à des tractations entre assuré et garagiste. Par ailleurs, tout en se faisant payer le plein montant, l'assuré peut soit renoncer à faire faire la réparation, soit la faire faire partiellement, soit obtenir du garagiste une réduction qu'il garde pour lui. Que faire alors? Il semble que la solution serait que le réparateur précise dans une lettre envoyée à l'assureur le détail de la réparation et le prix. Cela ne supprimerait ni l'abus de la part de l'assuré, ni la fraude de la part du garagiste, mais on en diminuerait la fréquence.

Autre problème: celui du coût entraîné par la manière actuelle de procéder. Comme il n'y a plus aucun recours de l'assuré contre le tiers, l'assureur a tendance, pour déterminer les frais et pour hâter le règlement, à agir sans une enquête approfondie, surtout quand le constat amiable est rempli par les deux parties.¹ La conséquence, c'est que dans l'ensemble le prix moyen de la réparation devrait être pas mal plus élevé en 1979 qu'en 1978, même en tenant compte de la hausse correspondant à l'inflation. Comme l'assureur lui-même ne peut exiger le recours contre la partie responsable par voie de subrogation, il n'a pas l'intérêt qu'il avait à faire réparer au plus juste prix afin de ne pas donner un argument au tiers ou à son assureur pour refuser le remboursement des frais. Les instructions du préposé sont devenues dans bien des cas: régler au plus vite à cause de l'effet psychologique sur l'assuré et, en second lieu, au plus bas prix possible compatible avec la rapidité du règlement. Si la première condition est valable, la seconde est parfois coûteuse. Par

¹ Il y a là, cependant, une source d'économie d'ordre administratif non négligeable.

ailleurs, l'attitude prise par la Cour provinciale en matière de valeur ne facilite pas les choses. Comme nous le signalons précédemment, la valeur marchande n'est plus le barème maximal accepté dans le cas d'une réparation, autant que le coût de la remise en état du véhicule endommagé. Ce qui n'est pas pour arranger les choses dans le cas de dommages matériels à la suite d'une collision, d'un vol ou d'un incendie.



On ouvrira dix-sept centres d'évaluation au Québec en 1980, nous dit-on. Dans l'Ontario et le reste du Canada, il y en avait trente-six en 1979.

363

En dehors du Québec tous les assureurs n'y adhèrent pas, cependant.¹ Écoutons le président du Bureau d'assurance du Canada, M. J.L. Lyndon, exposer leurs réactions à l'assemblée générale de 1979:

« These figures are impressive, but they would have been even higher were it not for the fact that some of the larger IBC member companies have opted for instituting their own appraisal centre programs. This has led to some confusion in the minds of the public about what is happening, as well as fragmenting the business to some extent.

« I think it has also resulted in a feeling of uncertainty amongst some of our member companies as to the degree to which they should support the Appraisal Centre program. The fact is that there are still a number of companies that do not take advantage of the centres and we will continue to spend a considerable amount of time and effort promoting utilization amongst some of our members.

« I am happy to say that support is growing, but there is still room for improvement and I earnestly hope that my comments today will be taken as missionary zeal rather than as criticism. »

Ces remarques du président Lyndon expliquent les difficultés que la pratique ménage aux initiatives qui, théoriquement, semblent les plus censées, les plus logiques. Cela n'empêche pas que l'on doive tendre à une amélioration constante des méthodes de travail, quitte à trouver des solutions au fur et à mesure que l'usage permette d'en déceler les défauts ou les manques.

¹ Au Québec, l'adhésion est obligatoire, comme l'on sait.