

Études techniques

Divers collaborateurs

Volume 51, numéro 1, 1983

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104305ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104305ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

collaborateurs, D. (1983). Études techniques. *Assurances*, 51(1), 86–101.
<https://doi.org/10.7202/1104305ar>

Études techniques

par

DIVERS COLLABORATEURS

86

- Le transport maritime et la conteneurisation
- Les murs coupe-feu
- Urea Formaldehyde Foam Insulation
- Audatex et le Groupement des assureurs automobiles
- Un jugement de la Cour d'appel et l'assurance de responsabilité civile

I — L'évolution du transport maritime

The advent of the container has revolutionized marine transportation. The author describes briefly the principal aspects of this change, drawing from an excellent article in the Argus International of September-October 1982. As for the corresponding insurance, Mr. Robert Simpson describes the differences between the French and British insurance markets.



Voilà un titre qui dépasse ce que nous voulons étudier ici, c'est-à-dire la conteneurisation. Le mot est barbare. Il vient directement de l'anglais *container*, mais il est accepté et il s'applique à des opérations étendues. Et c'est pourquoi nous avons pensé réunir ici quelques termes issus de cette adaptation, qui s'appliquent à des choses précises :

« Parc mondial de conteneurs
Prévisions du tarif conteneurisé
Trafic de conteneurs en France
L'essor du conteneur. »

Et ces précisions, que nous tirons d'une synthèse réalisée par Mlle Florence Duflot, dans l'*Argus International* de septembre-octobre 1982 :

« Le conteneur n'est pas un emballage.

C'est un élément de la chaîne des transports des marchandises qui peut tenir lieu de conditionnement, d'unité de manutention et d'auxiliaire du transport.

C'est un mode de transport multimodal et intermodal.

À chaque type de fret correspond un type de boîte. Elle se présente sous une forme cubique, rectangulaire ou cylindrique. »

On parle aussi de « conteneurs secs qui se chargent généralement par le côté ». Il y a également l'*open-drop* pour lequel on n'a aucun équivalent. Ajoutons avec l'auteur que des « conteneurs sont réservés aux marchandises spécifiques ; ce sont les isothermes, les frigorifiques, les citernes pour les liquides alimentaires ou inflammables. Les marchandises transportées sont en vrac ou pré-emballées. »

87



Dans ce numéro 32 de l'*Argus International*, Mlle F. Duflot étudie également la question de l'assurance. Voici les sous-titres de son étude qui y ont trait : les risques des chargeurs ; les risques des transporteurs terrestres ; les risques des armateurs ; les risques des loueurs ; les risques des commissionnaires ; le point de vue des assureurs, avec les solutions qu'ils y ont apportées en France : la police française d'assurance maritime sur faculté ; les diverses polices sur mesure (voyages, alimentation, abonnements) ; les modalités de souscription ; la prévention des risques ; les critères d'appréciation du risque ; les caractéristiques du contrat tous risques conteneur ; le risque assurable, ou simple échange d'argent ; l'avenir de l'assurance conteneur et, enfin, d'autres études sous le titre de « les responsabilités encourues par les prestataires de services exploitants de conteneurs ».

Nous pensons que cet examen des risques en jeu est intéressant. C'est pourquoi nous avons décidé d'y accorder autant d'importance, en signalant ceci, cependant, à la suggestion de M. Robert Simpson, de notre équipe⁽¹⁾ :

(1) M. Simpson est vice-président de Gérard Parizeau, Ltée et chef du service maritime.

« La seule restriction que j'aurais à la section traitant des assurances concerne les références spécifiques aux lois et méthodes françaises. À titre d'exemple, le premier paragraphe à la page 331 mentionne *le décret du 12 janvier 1939*. Il est évident qu'une telle remarque n'est d'aucun intérêt pour la situation canadienne. Cependant, la description des couvertures disponibles, ainsi que les critères d'appréciation des risques sont effectivement les mêmes que nous utilisons ici. Fait intéressant, Mlle Duflot mentionne très brièvement la part des clubs britanniques dans les assurances sur conteneurs. Au Canada, il est évident que la plupart des propriétaires de conteneurs assurés sont couverts sous cette forme.

Dans un ordre d'idée légèrement différent, c'est-à-dire pour le contenu du conteneur, on peut noter que la polémique sur ce mode de transport continue à faire rage. En effet, le monde international de l'assurance maritime, puisque c'est surtout à ce domaine que les conteneurs se rapportent, n'a pas encore vraiment cerné le problème très complexe d'une façon satisfaisante, à une majorité suffisante pour rédiger une convention internationale.

Deux grandes idéologies s'affrontent : celle dite du *réseau* et celle dite *uniforme*. Je fais évidemment ici allusion au fait que nous parlons d'assurance faculté bout en bout. Quand un conteneur est scellé au point d'expédition et réouvert pour la première fois au point d'arrivée, après avoir utilisé une demi-douzaine de modes de transports différents, tous possédant leur régime légal différent, dans des pays différents, qu'à l'ouverture nous constatons des dommages importants au contenu, les questions qui se posent sont évidemment : Où et comment cela est-il arrivé ? Quel est le régime légal ? Pouvons-nous tenir quelqu'un responsable de ces dommages et, si oui, quelle est notre chance de recouvrement ?

Dans la théorie du *réseau*, ses tenants veulent que chaque mode de transport conserve ses privilèges et responsabilités propres ; en d'autres mots, ils maintiennent le statu quo. Il est facile de constater alors qu'il est virtuellement impossible, sauf dans des cas très particuliers, de déterminer avec précision où s'est produit le sinistre. De là l'impossibilité de poursuivre quel que ce soit en recouvrement.

La théorie *uniforme*, par contre, veut que tout transporteur, arrimeur, transitaire, courtier en douanes, entreposeur, enfin quiconque étant impliqué dans le déplacement d'un conteneur, disons du point A au point B, soit soumis aux mêmes règlements et, de là, aux mêmes responsabilités. La difficulté dans ce système, c'est que la fierté nationale entrant en jeu, aucun pays ne veut être soumis à un régime juridique ayant trouvé son élaboration dans un autre pays.

Par voie de conséquence, il est relativement facile d'arrêter une convention internationale sur la responsabilité des transporteurs pour les portions maritimes, à savoir les portions dites internationales. Par contre, pour le transport touchant les territoires nationaux et les eaux territoriales d'un pays, chaque pays tient *mordicus* à son régime propre. Et quand ceux-ci sont en conflit entre eux, c'est l'impasse.

89

La situation en est encore là de nos jours et tout le problème est à l'étude, entre autres par au moins deux commissions des Nations-Unies et le Comité Maritime International. Mais, jusqu'ici, personne n'est arrivé à une proposition satisfaisante. »

R.S.

II — Les murs coupe-feu

par Michel Beaudoin, ing.⁽¹⁾

Our contributor, Mr. Michel Beaudoin, Eng., provides technical comments on fire walls, their construction, their usefulness and possible weaknesses. To do its job, a fire wall should contain a fire for long enough to allow the fire services to extinguish it. This seems self-evident. However, to do this, certain standards have to be observed and these are studied by Mr. Beaudoin, who describes briefly the qualities a fire wall should have to fulfil its function.



Cette locution proverbiale pourrait être la maxime de tout chef de pompiers qui désire augmenter ses chances de réussir à contrôler un incendie ; les chances de succès sont, en effet, augmentées considérablement, si la surface impliquée dans un incendie est petite.

(1) M. Beaudoin est le chef du service d'ingénierie chez Gérard Parizeau Ltée, membre du groupe Sodarcan.

Les extincteurs automatiques sont la démonstration de la justesse de ce principe, car ils entrent en opération dès les premières minutes d'un incendie au moment où il est encore peu important. Mais les murs et cloisons coupe-feu ont toujours un rôle primordial à jouer dans la protection incendie en aidant la protection active (sprinklers, halon, poudre, mousse, etc.) et même en constituant la dernière défense contre le feu, en cas d'échec des autres systèmes de protection.

Sinistre maximum possible

90

En assurances, la notion de mur coupe-feu est basée sur le principe du sinistre maximum possible (SMP) ; il y a, en effet, des limites au montant qu'un assureur ou même un regroupement d'assureurs peut être amené à dédommager en cas de sinistre. Pour cette raison, les assureurs sont les premiers intéressés aux murs coupe-feu ; mais les assurés eux-mêmes y ont aussi un intérêt évident.

Il y a plusieurs façons d'obtenir une séparation coupe-feu : les murs coupe-feu proprement dits, la distance, ou une combinaison des deux. Nous nous proposons de mentionner les caractéristiques principales de ces différentes façons de se protéger.

Murs coupe-feu

Pour être considérés dans la détermination d'un SMP, les murs coupe-feu doivent incorporer une foule de caractéristiques qui sont parfois difficiles à rencontrer, principalement dans des bâtiments à structure d'acier ou de bois, dans le but de garantir leur efficacité :

a) *Résistance au feu* — Les matériaux utilisés doivent normalement avoir une résistance au feu de 4 heures ; la résistance pourra être de 3 heures ou, au contraire, de 5 heures, si des conditions particulières le justifient. Le choix des matériaux est particulièrement important : il faut choisir des matériaux de résistance au feu bien établie et documentée.

b) *Parapet* — Le mur doit dépasser un toit combustible par au moins 30 pouces, et un toit plat en acier par au moins 12 pouces ; le parapet n'est pas requis dans le cas des toits de construction résistante au feu. Les constructions hors toit, les toits en pentes ou en dents de scie etc. exigent une attention spéciale.

c) *Intersection du mur coupe-feu avec les murs extérieurs* — Le mur extérieur, à l'intersection, doit être stable, orbe et avoir une résistance au feu de 2 heures pour au moins 3 pieds de chaque côté (6 pieds dans le cas d'un mur non stable) ; ou bien le mur coupe-feu peut être prolongé d'au moins 2½ pieds du mur extérieur.

Dans le cas d'un mur coupe-feu qui arrive dans une encoignure, les murs formant celle-ci doivent être orbes et avoir une résistance au feu de 3 heures en-deça de 20 pieds de l'encoignure.

d) *Résistance due à la dilatation thermique* — Les efforts latéraux qui tendent à renverser un mur coupe-feu lors d'un incendie sont très importants ; le mur doit être en mesure de résister à une pression uniforme de 5 lbs/pouce carré, ce qui correspond à 15,000 lbs pour un mur de 30 pieds de haut sur 100 pieds de long.

91

Pour pouvoir résister à l'effort thermique de même qu'à l'effort d'entraînement lors d'un effondrement sur un côté d'un mur, il y a diverses façons d'obtenir cette résistance :

i) Lorsque les structures d'acier, de chaque côté du mur, sont vis-à-vis, il faut que l'espace entre le mur et la structure d'acier soit d'au plus 1½ pouce pour permettre à la structure d'acier, du côté non soumis à l'incendie, de résister aux efforts dus à la dilatation de l'acier et du mur lui-même.

ii) Lorsque les structures d'acier ne sont pas vis-à-vis, le mur lui-même doit résister aux efforts thermiques. Cette résistance est requise pour les murs coupe-feu attenants (i.e. faisant partie de la structure d'acier du bâtiment) et cantilever (i.e. entièrement autoporteur) ainsi que pour les coupe-feu à doubles murs (i.e. deux murs adossés) pour lesquels la distance entre la structure et le mur est moins de 7 pouces.

e) *Joints de dilatation* — Ces joints doivent être alignés avec ceux du bâtiment, pas plus de 2 pouces de large, et remplis d'un matériau flexible incombustible retenu par des plaques de métal.

f) *Pénétration de conduits et câbles électriques* — Il faut réduire le nombre de pénétrations d'un mur coupe-feu le plus possible ; dans les cas où les pénétrations sont indispensables, il faut prendre des précautions particulières, comme traverser le mur à 3 pieds du sol, prévoir des manchons autour des conduits ou prévoir des joints à coulisse avec des registres à fermeture automatique pour les conduits de ventilation.

Il y a d'autres caractéristiques qui sont trop longues à mentionner ici et qui peuvent varier selon les types de murs que l'on rencontre.

Dans les bâtiments dits résistants au feu, par ailleurs, la construction d'un mur coupe-feu est quelque peu simplifiée puisque le mur coupe-feu peut être retenu par la structure elle-même, ce qui élimine une grande partie des problèmes d'expansion thermique ou d'entraînement, lors d'un effondrement.

92

Portes dans les murs coupe-feu

Après avoir pris tout le soin possible pour construire un mur coupe-feu selon les règles de l'art, voilà que l'on désire percer le mur coupe-feu pour y installer des portes ou autres ouvertures, et ainsi attaquer l'intégrité du mur ; il faut donc tolérer le moins de portes possible. Les percées doivent être protégées par des portes coupe-feu homologuées, généralement de résistance au feu de 3 heures, et à fermeture automatique. Certains assureurs demandent deux portes par percée, une de chaque côté du mur, pour des raisons de fiabilité ; cela n'est pas possible lorsque les portes sont considérées comme des issues, à moins de prévoir un tambour.

Il faut évidemment s'assurer périodiquement du bon fonctionnement des portes coupe-feu.

Cloisons coupe-feu

Beaucoup de personnes appellent *mur coupe-feu* une construction qui est plutôt une cloison coupe-feu. Il y a deux différences majeures entre un mur et une cloison coupe-feu :

– Le mur coupe-feu est auto-porteur et capable de résister aux efforts thermiques et d'effondrement, alors que la cloison ne l'est pas.

– La cloison coupe-feu va jusqu'au toit seulement (pas de parapet).

De façon générale, on peut dire également qu'un mur qui ne rencontre pas toutes les caractéristiques d'un mur coupe-feu doit plutôt être considéré comme une cloison coupe-feu.

Séparation coupe-feu par la distance

Lorsque cela est possible, il peut être avantageux, et c'est certainement la méthode la plus sûre, d'obtenir une séparation coupe-feu en maintenant une bonne distance entre les bâtiments.

Une distance de 150 pieds est normalement jugée suffisante pour les bâtiments de toute construction ; alors qu'une distance de 100 à 150 pieds est nécessaire pour des bâtiments de construction incombustible.

Lorsque la distance entre les deux bâtiments est de 50 à 100 pieds, les murs extérieurs doivent avoir une résistance de deux heures avec les ouvertures protégées par portes coupe-feu de 1½ heure dans le cas des entrepôts, ou bien les murs doivent être de construction incombustible, comme dans le cas d'usines ordinaires.

93

Lorsque la distance est de 30 à 50 pieds, les murs extérieurs doivent avoir une résistance au feu de 2 heures avec les ouvertures protégées par portes coupe-feu de 3 heures, alors que pour une distance de moins de 30 pieds, les murs et les portes doivent avoir une résistance au feu de 3 heures.

Dans tous les cas, il s'agit des murs extérieurs qui se font face ou qui sont soumis à un risque de voisinage. Il faut, de plus, une bonne dose de jugement pour pouvoir évaluer tous les facteurs pouvant influencer les distances, par exemple, la hauteur des bâtiments et leur orientation, la dénivellation, etc.

Conclusion

Comme on peut le voir, la conception d'un mur coupe-feu est un problème relativement complexe, qui demande une attention à une foule de détails ; il faut donc apporter grand soin à la conception des plans lors de la construction, d'autant plus que la définition du mur coupe-feu varie beaucoup selon la source consultée.

La terminologie

Pour compléter cette étude, voici un bref lexique des termes courants, que nous communiquons l'auteur :

Fire wall	Mur coupe-feu
Partition	Cloison
Cut-off wall	Cloison coupe-feu

ASSURANCES

94	<p>Maximum foreseeable loss (MFL)</p> <p>Fire cut-off</p> <p>Fire resistance</p> <p>Parapet</p> <p>Steel deck roof</p> <p>Penthouse</p> <p>Peak roof</p> <p>Monitor roof</p> <p>Sloping roof</p> <p>Saw-tooth roof</p> <p>Blank wall</p> <p>Thermal expansion</p> <p>Lateral load</p> <p>Expansion joint</p> <p>Collapse</p> <p>Tied wall</p> <p>Cantilever wall</p> <p>Double wall</p> <p>Penetration (cables, pipes)</p> <p>Sleeve</p> <p>Slip joint</p> <p>Fire damper</p> <p>Labelled</p> <p>Automatic closing</p> <p>Exit</p> <p>Vestibule</p> <p>Opening (wall)</p> <p>Exposure hazard</p>	<p>Sinistre maximum possible (SMP)</p> <p>Isolation coupe-feu</p> <p>Résistance au feu</p> <p>Parapet</p> <p>Toit plat en acier</p> <p>Construction hors toit</p> <p>Toit à pignon</p> <p>Toit à lanterneau</p> <p>Toit en pente</p> <p>Toit en dents de scie</p> <p>Mur orbe</p> <p>Dilatation thermique</p> <p>Efforts latéraux</p> <p>Joint de dilatation</p> <p>Effondrement</p> <p>Mur attenant</p> <p>Mur cantilever</p> <p>(entièrement auto-porteur)</p> <p>Murs doubles</p> <p>Pénétrations (câbles, tuyaux)</p> <p>Manchon</p> <p>Joint à coulisse</p> <p>Registre coupe-feu</p> <p>Homologué</p> <p>Fermeture automatique</p> <p>Issue</p> <p>Tambour</p> <p>Ouverture (mur)</p> <p>Risque de voisinage</p>
----	---	--

III — Notes on Urea Formaldehyde Foam Insurance, *par* Pascal Perrier⁽¹⁾

L'isolation des bâtiments contre le froid peut présenter un problème grave. M. Pascal Perrier en traite rapidement dans la note qui suit, au sujet de l'assurance de responsabilité civile.

~

Several companies provide General Public Liability insurance toward premises and operations hazards as well as completed

⁽¹⁾ M. Perrier est vice-président de le Blanc Eldridge Parizeau, Inc., membre du groupe Sodarcan.

operations hazards to contractors specialized in the installation or distribution of insulation material.

Such a material referred to as U.F.F.I. became popular in 1977 when it received approval by Central Mortgage and Housing Corporation under the subsidized C.H.I.P. programme (Canadian Home Insulation Programme). During 1980 following consumer complaints and studies, the Hazardous Products Act was amended by Consumer and Corporate Affairs Canada to include this product as a substance likely to be a danger to the health of the public and U.F.F.I. was banned December 17, 1980.

In the Province of Quebec, the limitation for actions for bodily injury is one year and two years for property damage⁽¹⁾.

The Quebec legislature passed a law in December 1981⁽²⁾ to allow the public to react up to July 1st 1982 to protect their rights for bodily injury by the institution of a legal action. This law was enacted to eliminate any defence based on the limitation for actions which under the general rules would have taken effect December 17, 1981 for bodily injury and has taken effect on December 17, 1982 for property damage.

At this stage, it is impossible to state whether or not this legislation would resist a challenge of being unconstitutional.

Over 1000 suits have been filed in different jurisdictions of the Province of Quebec, but a test case is to be heard by the Chief Justice of Superior Court in the early part of 1983.

Defendants of these suits are numerous but are principally Government agencies, manufacturers and installers.

Under present jurisprudence liability if any must be determined, attributed to one or several parties and damages attributed to one or several years extending from 1977 to 1981.

The problem involved is extremely complex and will take some time to be resolved. In the meantime the Federal Government is offering to the public monetary assistance of up to \$5,000 for removal of the U.F.F.I. as well as technical advices for such removal.

⁽¹⁾ The provinces are subject to statutes of limitation for actions up to six years.

⁽²⁾ Law N° 45, passed on December 19, 1981.

IV — Audatex et le Groupement des assureurs automobiles

The Association of Automobile Insurers offers Audatex, a new work system available for estimate centres. It should prove very useful.



96

Il y a quelques années, l'usage voulait qu'on fit examiner une voiture automobile après un accident et qu'on s'adressât à deux ou trois garages pour établir celui qui demanderait le moins cher pour la réparation. La manière de procéder avait des avantages, mais elle avait aussi des inconvénients, étant donné les tarifs adoptés par des garages plus ou moins bien organisés et qui faisaient une réparation plus ou moins satisfaisante. D'autres, par contre, demandaient beaucoup plus cher mais, dans l'ensemble, faisaient un travail plus consciencieux et plus honnête. À un moment donné, les assureurs se sont groupés et ont constitué le Groupement des assureurs automobiles, à l'instigation du gouvernement provincial. Cette association a rapidement réuni l'ensemble des assureurs traitant d'assurance automobile dans la province de Québec ; ce qui a permis de mettre sur pied un système d'évaluation électronique et d'avoir des centres d'évaluation un peu partout dans la province. Actuellement, il y en a onze dans la région de Montréal, trois dans la région de Québec et sept dans le reste de la province. L'avantage de ces centres, c'est d'uniformiser l'évaluation des dommages et de fournir une base équitable et unifiée aux garages adhérents.

Le Groupement des assureurs automobiles est allé plus loin, cependant. Il a imaginé ce que l'on appelle le *système Audatex*, en s'inspirant de ce qui se fait ailleurs. Branchée sur un ordinateur, cette méthode de travail permet d'avoir rapidement le nombre d'heures nécessaire à une réparation ou à un remplacement de pièces et, dans l'ensemble, le coût correspondant à la réparation d'une voiture dont le dossier lui est soumis. Résumer ainsi la fonction du système Audatex est élémentaire. Pour qu'on en comprenne un peu mieux le fonctionnement, nous donnons en marge une feuille de travail qui indique à la fois le temps exigé pour la réparation étudiée et le prix exigible par le garage faisant la réparation :

ASSURANCES

ESTIMATION

E = REMPLACER J = RÉPARER IT = RÉPARATION SUPPLÉMENTAIRE
 L = REPEINDRE EC = PIÈCE RÉ-USINÉE EU = PIÈCE RECYCLÉE
 TE = REMPLACEMENT PARTIEL (PIÈCE) P = VÉRIFIER
 ET = REMPLACEMENT PARTIEL (MAIN-D'OEUVRE)
 N = OPÉRATION SUPPLÉMENTAIRE

② 1977 CHEVROLET MONZA 2 DOOR HATCHBACK U1303A OPTNS G/H Q

③ OP	④ GDE	⑤ Pièce	⑥ No.	⑦ Prix	⑧ AJ	⑨ Heures	⑩ T	Explication sur le temps de la main-d'œuvre
E	005	Pare-choc Av.	365267	183.50		1.2	1	- P. & D. incl. ds E073
E	009	Couvert, pare-choc	342682	214.00		.0	1	- Inclus dans E073
L	009	Couvert, pare-choc	Repeindre			1.5	4	
E	013	Amortisseur, pare-choc Av. G.	22007646	39.50		.3	1	
E	015	Support, pare-choc Av. G.	468995	35.50		.0	1	- Inclus dans E013
E	023	Support amortis. G.	358395	20.10		.0	1	
E	029	Panneau, calandre ASS.	379455	191.50	-20	.3	1	- Cheveu. avec E103 et temps incl. ds E073
L	029	Panneau, calandre ASS.	Repeindre			2.0	4	
E	031	Renfort, calandre	365283	63.00		.0	1	- Inclus dans E029
E	073	Panneau, support radiateur	342692	8.15		7.7	1	
J	083	Capot	Réparer			1.2*	1	- Réparation (jugement)
L	083	Capot	Repeindre			.7*	4	- Retouche (jugement)
E	103	Aile avant G.	1711569	204.00		2.0	1	
L	103	Aile avant G.	Repeindre			2.0	4	
EC	755	Radiateur	Ré-usiné	55.00*		.0	1	- P. & D. incl. ds E073

15 articles

97

SOMMAIRE

⑭	PIÈCES			959.25
⑮	Rabais		@ 10.00%	95.93-
⑯	Autres pièces (sous-traitance)			55.00
	Peinture (matériaux)			31.00
⑰	TOTAL DES PIÈCES			949.32
	Taxe sur les pièces		@ 8.00%	75.95
	Main-d'œuvre	Taux	Heures	
	1-Tôlerie	15.00	12.7	190.50
	2-Mec/Elec	15.00		
⑪	3-Châssis	15.00		
	4-Repeindre	15.00	6.2	93.00
⑫	5-Peinture (matériaux)	5.00		
⑬	TOTAL MAIN-D'OEUVRE			283.50
	Sous-traitance (réparations)			
	Remorquage et entreposage			
⑱	TOTAL DES RÉPARATIONS			1,308.77
	Moins :	⑲	Franchise	100.00
		⑳	Revalorisation	38.30-
		㉑	Autres frais	
㉒	MONTANT NET			1,170.475
㉓	À la charge du propriétaire			138.305

Audatex, Inc. Log 168879 Date 03/03/81

En principe, il y a là une méthode de travail intéressante, pourvu qu'elle serre la réalité de près. Elle peut, en effet, servir de base au contrôle de la note présentée par le garage et, en même temps, de guide pour celui-ci. Pour que la feuille de travail donne son plein rendement, elle doit suivre la pratique de très près. Il faut aussi qu'on ait le plus grand nombre des pièces disponibles dans la *mémoire* de l'ordinateur, que la base du travail ait été déterminée par des spécialistes à la fois de l'ordinateur et du métier. Dans ce tableau que nous reproduisons, une chose nous gêne, c'est que certains travaux sont calculés à \$15 l'heure, tandis que beaucoup de garages demandent de \$22 à \$31 l'heure. De plus, l'état de la voiture est un facteur d'appréciation difficile à fixer à distance. Qu'on connaisse le prix d'un pare-choc et le temps nécessaire à l'installation, voilà les éléments principaux. Mais comment faire déterminer par l'ordinateur la mise en place sur une voiture très abîmée? C'est là sans doute qu'intervient le facteur personnel, dont l'exactitude est aléatoire, si l'évaluation n'est pas faite *de visu*.

Une fois cette restriction faite, nous pensons qu'il y a là un pas en avant. Dans quelle mesure l'industrie l'accepte-t-elle et l'utilise-t-elle pleinement, voilà la question qui se pose non pas pour critiquer la nouvelle méthode de travail, mais pour se rendre compte dans quelle mesure elle suit la réalité d'assez près pour être pleinement utile. De toute manière, il faut féliciter le Groupement de son initiative.

Commentaires sur un jugement de la Cour d'appel dans la cause de Louis-Marcel Dugal contre le procureur général de la province de Québec⁽¹⁾

1. Analyse

Le jugement précité confirme une nouvelle tendance dans la province de Québec⁽²⁾. En effet, la Cour d'appel accueille un jugement de première instance de \$1,575,301 en le réduisant de \$12,000 seulement.

⁽¹⁾ Jugement de la Cour d'appel du 15 octobre 1982.

⁽²⁾ Inspirée, pour la détermination des indemnités tout au moins, d'arrêts de la Cour suprême du Canada.

Voici d'abord les faits

A. Le demandeur conduisait un véhicule automobile de marque Jeep sur la route 132, entre Chandler et Grande Rivière, le 13 avril 1976, lorsque, parvenu dans la municipalité de Grande Rivière, son véhicule dérapa sur la glace.

L'entretien de la route où survint l'accident était à la charge du ministère de la Voirie. L'on invoque la négligence des employés du ministère quant au mauvais entretien des fossés, permettant à l'eau de ruisseler sur la route et de former une plaque de glace :

- aucune matière antidérapante fut répandue ;
- aucun signal de danger ;
- la glace couvrait la route sur une distance de 100 pieds environ.

B. Âgé de vingt-cinq ans, le demandeur subit les dommages suivants : une fracture des vertèbres dorsales 10 et 11, qui occasionne la paralysie des deux jambes, des troubles vésicaux et anaux, la perte des fonctions sexuelles et, enfin, une commotion cérébrale.

JOSEPH F. PITZ

Commentaires

1. L'analyse du cas, faite par M. Joseph F. Pitz, est intéressante à plus d'un point de vue, surtout que l'arrêt provient de la Cour d'appel de la province de Québec. Nous savons que la tendance des tribunaux depuis deux ou trois ans a été d'accorder des sommes très substantielles dans le cas d'accidents entraînant une immobilisation totale ou quasi totale de l'accidenté. Cependant, le montant de \$1,575,301 fixé par la Cour supérieure et diminué de \$12,000 par la Cour d'appel nous paraît bien élevé. On peut imaginer la victime de l'accident plaçant cette somme à 10% environ (nous nous gardons d'invoquer les taux de 19½% ou 20% qui prévalaient antérieurement). Cela voudrait dire un revenu de \$157,000 par an, avant déduction de l'impôt sur le revenu, il est vrai. À ce taux, la victime pourrait organiser sa vie sans avoir à toucher au capital⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voici comment le juge Rodolphe Paré justifie le montant accordé par l'arrêt de la Cour d'appel : « À la fin de son mémoire (p. 25), l'appelant soutient que le montant alloué est exorbitant en ce que l'intimé, en plaçant le capital à 12% d'intérêt, recevra un revenu de \$170,000 sans que ne diminue son capital. Ceci me semble tout à fait erroné et ne tient pas compte du facteur inflationnaire, non plus que des déboursés fu-

2. La situation de l'accidenté est éminemment précaire et désolante puisqu'il sera immobilisé durant le reste de sa vie. D'un autre côté, ne faudrait-il pas se demander si, à ce point de vue, le régime actuel de la Régie de l'assurance automobile ne serait pas plus équitable, puisqu'il donnerait simplement le revenu maximum que prévoit le barème officiel, sans aller jusqu'à une somme de \$ 1,500,000 ? Nous pensons qu'il y a là un exemple excellent des différences entre l'ancien et le nouveau régimes, ce dernier étant entré en vigueur en 1978. Si celui-ci est parfois insuffisant, le premier est, à notre avis, excessif. Il est vrai qu'il a cessé d'être opérant, sauf pour les accidents antérieurs au premier mars 1978.

3. Une dernière question d'une extrême importance se poserait s'il ne s'agissait pas du gouvernement : dans quelle mesure le tiers responsable du sinistre ou l'assureur serait-il en mesure de payer une somme aussi élevée ? Il est arrivé dans le passé qu'un jugement presque aussi important n'ait pu être satisfait, à cause du manque ou de l'insuffisance de ressources de la partie responsable de l'accident.

4. Un jugement de cette importance est fréquent aux États-Unis et, dans une certaine mesure, dans les autres provinces du Canada où la notion de responsabilité reste intacte. Nous profitons de cet arrêt de la Cour d'appel pour revenir sur l'importance de souscrire un montant d'assurance assez élevé, dans le cas des dommages corporels aux tiers. La loi québécoise impose un minimum de \$50,000 pour les dommages matériels dans la province de Québec, et corporels et matériels à l'extérieur. C'est notoirement insuffisant. Or, bien peu d'automobilistes s'en rendent compte. Certains vont jusqu'à \$100,000, d'autres jusqu'à \$500,000 et se croient bien à l'abri. Qu'on nous permette de leur dire qu'ils ne le sont pas, à moins de souscrire, en outre de l'assurance automobile, une garantie d'excé-

turs qu'occasionnera l'état de l'intimé. Cette façon d'aborder le problème me semble plus spectaculaire que réelle. En effet, dès la première année, l'intimé verra se réduire la valeur que représente son capital d'un montant égal au revenu qu'il en tirera, s'il le place à 12% et si l'inflation est de 12%. Les chiffres que conteste l'appelant peuvent peut-être avoir un effet de surprise, surtout pour ceux qui avaient pris l'habitude d'évoluer dans la situation économique relativement stable des décennies passées. Mais ces chiffres ne sont aujourd'hui que le reflet d'une situation nouvelle où les prévisions d'avenir doivent faire une large part à des facteurs nouveaux. Si le juge invoque l'inflation au taux de 12%, ne pourrait-il pas imaginer un barème beaucoup plus élevé, correspondant à une inflation galopante ? À ce compte-là, il n'y aurait aucun montant susceptible de mettre l'accidenté vraiment à l'abri.

dent qui pourrait être extrêmement utile, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis, où ils circulent assez régulièrement. Qu'on ne se fasse pas d'illusion, une garantie de \$500,000 est très insuffisante. C'est avec des arrêts comme celui que nous rapporte M. Pitz et ceux que nous pourrions mettre nous-mêmes au dossier qu'un technicien se rend compte quelle est l'imprudence de ceux qui circulent actuellement avec un montant de garantie insuffisante.

J.D.

Formule globale en assurance construction

101

Lorsqu'un propriétaire désire construire un vaste projet immobilier, qui se caractérise en particulier par des aspects technologiques ou d'une grande complexité, il pourrait y avoir des avantages pour celui-ci à souscrire lui-même, en son nom et au nom des participants à l'acte de construire, une assurance globale dite *wrap-up*.

En plus des avantages particuliers de la conception d'une formule globale (*wrap-up*), nous y voyons les avantages suivants, tant en ce qui concerne l'assurance de choses que l'assurance des responsabilités :

- Continuité de protection pour l'ensemble des travaux pour toute la durée du projet ;
- Contrôle unique par le propriétaire des couvertures d'assurances qu'il désire ;
- Uniformité de protection pour tous les participants assurés ;
- Économie :
 - i) grâce à des taux négociés pour l'ensemble du projet comparativement à ceux que peuvent obtenir individuellement les entrepreneurs ;
 - ii) due à l'élimination des frais d'administration chargés au propriétaire par les entrepreneurs et sous-traitants sur les primes qu'ils doivent verser s'ils souscrivent eux-mêmes l'assurance ;
- Élimination de la possibilité d'une protection inadéquate pour certains travaux ;
- Règlement plus rapide des réclamations dû au fait que tous les assurés transigent avec les mêmes assureurs.

Cette nomenclature d'avantages n'est pas exhaustive. Nous signalons les aspects qui paraissent les plus importants, en insistant sur le fait qu'une étude au cas par cas pourrait s'avérer fort utile.