

Les Cahiers de droit



Le rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile

André Tunc

Volume 16, numéro 1, 1975

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/042015ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/042015ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (imprimé)

1918-8218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Tunc, A. (1975). Le rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile. *Les Cahiers de droit*, 16(1), 9–25. <https://doi.org/10.7202/042015ar>

Le rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile

André TUNC *

Il n'est pas actuellement d'année où l'on ne voit paraître au moins une étude sur la réforme du droit qui gouverne les accidents de la circulation¹.

Pour sa part, l'année 1974 aura vu publier deux rapports importants: en Australie, sous le titre *Compensation and Rehabilitation in Australia*, le rapport du *National Committee of Inquiry*; au Québec, le *Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile*, couramment baptisé, du nom du président du Comité, le rapport Gauvin². Le premier propose la réforme la plus radicale qui ait été jamais demandée: la mise en place d'un système de compensation sociale destinée à indemniser toutes les victimes d'accidents, y compris les victimes d'accidents médicaux (qu'il y ait ou non faute du médecin) ou les victimes de dommages prénatals. Le second n'a trait qu'aux accidents de la circulation et il propose des solutions qui, si elles choquent certains, sont en réalité très mesurées. C'est ce rapport qu'on voudrait examiner dans les pages qui suivent.

On sait que le Comité s'était vu confier une tâche considérable: déterminer dans quelle mesure les pertes subies à l'occasion d'accidents d'automobile sont justement compensées et équitablement réparties, étudier la possibilité de réduire les causes d'accidents ainsi que leur coût, étudier le système d'assurance automobile en vigueur au

* Professeur à l'Université de Paris-I. Monsieur Tunc était professeur invité à la Faculté de droit de l'Université Laval pour le trimestre d'automne 1974.

1. C'est probablement la *Revue internationale de droit comparé* qui rend compte le plus largement, bien que d'une manière incomplète, des réformes accomplies ou projetées. Pour une vue générale, arrêtée à 1970, du droit des accidents de la circulation et des projets de réforme, on peut consulter aussi: André TUNC, *Traffic Accident Compensation: Law and Proposals*, ch. 14 du vol. XI, *Torts*, de l'*International Encyclopedia of Comparative Law* (1971).
2. Le Comité comprenait, outre M. Jean-Louis Gauvin, actuaire: M. Claude Belleau, avocat et professeur à l'Université Laval, M. Jean-Marie Bouchard, avocat, M. Ewin Rankin, économiste, assistés de M. Germain Dion, avocat, en qualité de secrétaire.

Canada et à l'étranger, et présenter les recommandations qui lui sembleraient justifiées à la suite de ces recherches. Nul ne fera grief au Comité de n'avoir pas intégralement rempli sa mission s'il songe qu'aux États-Unis, pour mener à bien une mission comparable, le *Department of Transportation* a dû publier une étude en vingt-six volumes³. Le Comité ne pouvait certainement pas faire plus qu'il n'a fait, étant donné le temps et les moyens qui lui étaient accordés. On devra même ici négliger une foule de recommandations, parfois importantes pourtant, contenues dans le rapport et concernant la prévention des accidents et le fonctionnement de l'assurance automobile, pour concentrer l'attention sur quatre problèmes directement relatifs à l'indemnisation des victimes: le rejet de la faute comme principe d'indemnisation des victimes, le système de compensation des dommages corporels, le système de compensation des dommages matériels, le problème d'une étatisation de l'assurance automobile.

1. Le rejet de la faute comme principe d'indemnisation des victimes

S'il est une recommandation du rapport qui soit à l'abri de toute critique, c'est celle qui vise l'indemnisation de toutes les victimes d'accidents de la circulation, sans qu'elles aient à prouver la faute de qui que ce soit et sans qu'on puisse leur opposer aucune faute de leur part. Toute réflexion objective sur le problème montre la nécessité de ce principe, même s'il semble possible, comme on le verra à la fin de ces remarques, de lui apporter une légère atténuation.

Sur le plan pratique, le rapport du Comité dénonce, après toutes les autres études comparables, les faiblesses désastreuses et les contradictions du système, fondé sur la faute, actuellement en vigueur au Québec: difficultés de la preuve, surcompensation des dommages corporels de moyenne et faible importance et sous-compensation des dommages corporels les plus graves, meilleure compensation des dommages matériels que des dommages corporels, variation de la compensation selon le mode de faire-valoir utilisé par la victime, refus de toute compensation à bon nombre de victimes (les conducteurs et les membres de leur famille étant à cet égard les plus défavorisés), délais des règlements, gaspillages tels que, pour chaque dollar de prime versé, cinquante-neuf cents seulement reviennent aux victimes (soit un coût de redistribution proche de 70% des sommes redistribuées!). Le bilan est écrasant.

3. *Rev. int. dr. comparé*, [1971] p. 437 et s.

Sur le plan théorique, le rapport justifie bien le rejet d'un système d'indemnisation fondé sur la faute, mais la critique d'un tel système aurait pu être plus systématique encore :

a) Affirmer que chacun répond de ses fautes est un principe de haute valeur morale et sociale dans la mesure où il s'applique à des comportements voulus, délibérés, à des actes qui expriment la personnalité de leur auteur et dont, partant, celui-ci doit répondre. Mais nous sommes ici en présence d'accidents, c'est-à-dire d'événements fâcheux et essentiellement fortuits, qui se produisent contre la volonté des participants et dont ils sont souvent les victimes directes ou indirectes (celui que l'on tue est souvent un parent ou un ami).

Nous devons faire en ce domaine le même renouvellement de pensée qui a été accompli en matière d'accidents du travail. Si un ouvrier est victime d'un instant de fatigue ou d'inattention, nous n'aurions plus aujourd'hui l'idée de le laisser sans indemnité parce que « c'est sa faute ». Il ne faut pas davantage tenir ce raisonnement en matière d'accidents de la circulation.

b) Ce raisonnement méconnaît la distinction de la faute et de l'erreur.

La faute est un comportement que n'aurait pas eu un homme raisonnable, soucieux de ses devoirs. L'erreur est un comportement théoriquement regrettable, mais qui est d'une manière plus ou moins permanente celui de l'homme raisonnable dès qu'il agit. On ne joue pas au tennis sans manquer des balles ou les envoyer ailleurs que dans le camp adverse. On ne gagne pas toujours en jouant au bridge ou aux échecs. On ne fait pas de ski sans tomber. On ne circule pas, au volant de sa voiture ou comme piéton, sans commettre des erreurs dont chacune, dans une fâcheuse conjonction de circonstances, peut causer un accident. Résultats d'enquêtes : le bon conducteur commet une erreur tous les deux milles, neuf erreurs pour cinq minutes de conduite en ville ; on ne trouve de faute associée à un accident que dans moins de 10% des accidents contre obstacle fixe et moins de 5% des accidents par collision de véhicules en marche (enquête de l'*American Insurance Association*).

M. Jean-Louis Baudouin écrit très justement : « L'homme est faillible et l'erreur est humaine. La société doit donc accepter en principe la survenance d'accidents au sens populaire du mot, pour lesquels personne ne sera responsable »⁴. L'erreur est statistiquement inévitable. L'indemnisation des victimes doit venir de sources collecti-

4. *La responsabilité civile délictuelle*, Montréal, P.U.M., 1973, p. 52.

ves, pour que personne n'en porte individuellement le poids. C'est ce que permet l'assurance automobile. Parallèlement, il faut renoncer à reprocher à la victime les erreurs qu'elle a pu commettre.

c) Tenant compte de ses erreurs à la victime, nous ratifions les coups du sort au lieu de les amortir.

Un chef de famille est tué au volant de sa voiture. Allons-nous laisser la famille dans la détresse ou l'indemniser aussi complètement que possible? Actuellement, cela dépend du jugement que nous portons sur le réflexe de la victime devant la menace d'accident : si l'on estime qu'il eût évité l'accident en allant vers la droite au lieu de la gauche (ou inversement), en accélérant au lieu de freiner (ou inversement), la famille doit être laissée dans la détresse. De même, bien sûr, si l'accident est dû à un moment de fatigue ou d'inattention.

Peut-on imaginer un système plus primitif, plus inhumain, plus irrationnel?

d) Le caractère irrationnel de la responsabilité pour faute en ce domaine est aggravé par l'assurance de responsabilité. On ne répond plus du dommage que l'on cause aux autres, même par une faute au sens précis du terme : on est couvert par l'assurance. On répond à l'égard de la société du dommage que l'on subit par une erreur, si excusable soit-elle : on n'en est pas indemnisé.

Quel paradoxe! Au volant de ma voiture, dans une activité intrinsèquement dangereuse, j'échappe à toute responsabilité civile. Piéton ou cycliste, inoffensif et menacé, je dois porter le poids de la moindre de mes erreurs.

e) La responsabilité pour faute n'a donc ici aucune valeur morale, ni aucun effet de prévention : elle ne dissuade pas de tuer ; elle dissuade seulement de se faire tuer ou blesser (ce dont personne n'a, de toute manière, nulle envie...).

De plus, il n'y a aucun rapport entre la gravité de la « faute » et celle de la « sanction » : on peut commettre les pires imprudences pendant deux heures sans causer d'accident, et tuer, être tué, ou être pour la vie réduit à l'état grabataire, en conséquence d'une inattention d'une fraction de seconde.

f) La responsabilité pour faute laisse sans indemnisation les victimes d'un cas fortuit.

Dans de nombreux pays on reconnaît, par exemple, qu'un conducteur prudent peut, dans certains cas, être surpris par la présence d'une plaque de verglas sur une route par ailleurs sèche, et on refuse alors d'indemniser les victimes du dérapage de sa voiture.

Il s'agit pourtant d'un risque de la circulation, au même titre que les erreurs que commet tout conducteur ou tout usager de la route ou de la rue, et que l'assurance automobile est destinée à couvrir.

g) La responsabilité pour faute méconnaît la complexité des causes d'accidents.

Pour le juriste, l'accident et ses conséquences sont nécessairement et uniquement causés par des « fautes » des parties en cause. Or, toutes les études de prévention des accidents soulignent le caractère artificiel de cette approche. Telle personne est tuée qui, avec une ceinture de sécurité ou dans un véhicule autrement construit, n'aurait pas été blessée. Une meilleure organisation des secours d'urgence l'eût également sauvée. Un meilleur revêtement de la route ou un meilleur aménagement du carrefour, un meilleur éclairage public ou l'absence de pluie eussent d'ailleurs évité tout accident.

Les études portant sur les causes d'accidents soulignent que les juristes s'obnubilent sur le facteur le plus superficiel, le plus ténu, celui sur lequel la société a le moins d'action (puisque l'erreur est statistiquement inévitable).

Dans leur recherche des responsabilités, les juristes passent d'ailleurs à côté des vraies fautes. Ils jugent en tenant compte des erreurs, qui sont statistiquement inévitables ; ils ne songent pas à reprocher à quelqu'un d'avoir conduit quatre heures de suite, ou après un repas copieux, ou à jeun depuis trop longtemps, ce qui accroît les risques d'erreurs et constitue une vraie faute⁵.

h) Quand on considère l'ensemble des remarques qui précèdent, en particulier le caractère statistiquement inévitable et plus ou moins permanent des erreurs susceptibles de causer les accidents et la multiplicité des facteurs générateurs des accidents, quand on considère aussi la masse des accidents et la prévisibilité de cette masse par jour et par heure sous réserve de l'influence des variations atmosphériques (pluie, neige, brouillard), on comprend mieux encore : d'une part qu'il est dérisoire de gaspiller son énergie, son intelligence, son temps (ainsi que l'énergie, l'intelligence et le temps des magistrats), son argent (et les deniers publics), à rechercher laquelle des parties à chaque accident a commis une « faute » ; d'autre part (mais c'est le même phénomène vu sous un autre angle), qu'il est impossible de prendre le volant de sa voiture sans créer des risques et sans s'exposer à en subir. C'est la reconnaissance de ce dernier fait qui a conduit à accepter, puis dans la plupart des pays à imposer l'assurance automobile. Mais nous

5. Comparer aussi J. C. HICKS, « Seat Belts and Crash Helmets », (1974) 37 *Mod. L. Rev.* 308.

n'admettons le fait qu'au profit de ceux qui causent un dommage à autrui, non de ceux qui se le causent à eux-mêmes (*supra*, d).

L'assurance automobile ne peut fonctionner d'une manière satisfaisante que si on lui demande, directement, de couvrir les risques de la circulation, et non de couvrir des « responsabilités ».

Sur le plan même de la prévention des accidents, il faut lutter contre la bonne conscience des automobilistes (« Moi, je conduis prudemment. Je ne suis pas comme ces fous qui... » — « Moi, je conduis vite, mais je conduis bien. Je ne suis pas comme ces imbéciles qui... »). Tout automobiliste doit être éduqué à l'idée qu'il crée constamment des risques, et instruit des facteurs qui augmentent ou réduisent ces risques.

i) La responsabilité pour faute méconnaît notre philosophie.

Nous n'acceptons plus que nos frères humains soient frappés par le malheur et abandonnés à leur sort. Nous voulons une solidarité sociale. On considère qu'en France 75% des piétons sont victimes de leur « faute » et, partant, ne devraient pas être indemnisés ; en fait, 95% d'entre eux le sont. Les juges, même professionnels, faussent donc l'application du droit afin d'indemniser les victimes. Ils sentent que c'est la fonction de l'assurance automobile.

La réflexion conduit donc à la nécessité de rejeter la faute comme principe d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et à admettre l'indemnisation de toutes les victimes. Il reste pourtant que quelques accidents (une infime minorité) résultent de véritables fautes, de comportements que n'aurait pas eu un usager de la route soucieux de ses devoirs. On peut donc songer à réintroduire une responsabilité pour faute dans un cadre qui, en principe, assure l'indemnisation de toutes les victimes. On pourrait, par exemple, permettre au juge répressif qui a relevé à la charge d'un automobiliste une faute inexcusable de prononcer contre lui, à côté de la condamnation pénale, la déchéance partielle du bénéfice de l'assurance⁶. C'est une mesure qu'il semble assez facile de mettre au point, mais dont il faut avouer qu'elle ne présenterait pas un grand intérêt pratique.

II. L'indemnisation des dommages corporels

L'indemnisation des dommages corporels pose deux grandes questions : à qui la victime doit-elle la demander ? quelles sommes doit-elle recevoir et selon quelles modalités ?

6. Comparer A. TUNC, *La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Dalloz, 1966, n° 63-65.

Sur le premier point, le Comité estime, comme tous les auteurs d'études contemporaines, que l'abolition de la responsabilité pour faute en cas d'accident de la circulation doit être l'occasion de remplacer un système d'assurance « adverse » par un système d'assurance « directe » (v. notamment p. 311)⁷.

Actuellement, après une collision survenue entre les véhicules A et B, les occupants de A demandent des dommages-intérêts à l'assureur de B, et les occupants de celui-ci à l'assureur de A. Le système n'est pas seulement la source de délais et de dépenses administratives qui pourraient être évitées. Il introduit la mauvaise volonté, parfois la malhonnêteté, de part et d'autre, en mettant face à face une personne que l'accident rend amère et revendicatrice (elle y voit même parfois une occasion de gagner de l'argent) et un assureur qui n'a nul intérêt à l'indemniser, les deux ayant l'espoir de ne plus jamais se revoir. Dans tous les pays, semble-t-il, on peut même citer tel ou tel assureur qui n'hésite pas à faire plaider des causes qu'il sait devoir perdre, afin de se gagner une réputation de cynisme et d'améliorer ainsi sa position de marchandage dans les règlements à venir.

Le climat dans lequel fonctionne l'assurance automobile (à la supposer non nationalisée, question sur laquelle on reviendra) doit changer fortement dans un cadre d'indemnisation directe, où l'assureur doit dédommager son client, les membres de la famille de son client ou les occupants de sa voiture. L'assureur sera obligé d'indemniser loyalement, et de se gagner bonne réputation, s'il veut conserver et accroître sa clientèle. Entre assureurs, la concurrence poussera à attirer les clients, mais en particulier à les attirer par l'espoir d'un règlement rapide et suffisant. La victime elle-même, si elle ne doit pas changer d'assureur (mais, de toute manière, un échange d'informations entre assureurs pourrait être souhaitable), aura intérêt à se montrer honnête pour conserver la confiance de son assureur.

On ne peut donc que louer le Comité d'avoir préconisé un système d'indemnisation directe — par assurance obligatoire, cela devrait aller sans dire.

Ce système, cependant, comporte des modalités. On a proposé, aux États-Unis, que la couverture soit familiale : l'assurance couvrirait le souscripteur, propriétaire du véhicule par hypothèse, ainsi que son conjoint et les membres de sa famille vivant sous son toit, s'ils n'ont eux-mêmes souscrit une assurance. Si donc un piéton est blessé par

7. Comparer A. TUNC, *Assurance de responsabilité et assurance directe dans les accidents de la circulation*, *Festschrift für Pan J. Zepos*, vol. II, 1973, pp. 721-731.

une automobile, il demanderait compensation, s'il est automobiliste ou membre de la famille d'un automobiliste, à son assureur, non à celui du véhicule. Blessé dans la voiture d'un ami, il s'adresserait également à son assureur. L'assurance ne fonctionnerait comme assurance de responsabilité que dans des cas exceptionnels : quand la victime d'un dommage ne serait ni automobiliste ni membre de la famille d'un automobiliste.

Le Comité ne pousse pas aussi loin le souci de l'indemnisation directe. Il propose que l'assurance du véhicule couvre tous les occupants du véhicule, ainsi que les piétons ou autres personnes blessées par le véhicule assuré. C'est donc à l'assureur de l'automobile que s'adresseraient le piéton ou l'ami que l'on transporte, même s'ils sont eux-mêmes automobilistes. Statistiquement, la différence n'est pas grande : les occupants d'un véhicule sont souvent des membres de la famille du propriétaire et conducteur. Le Comité a préféré une certaine infidélité au principe de l'indemnisation directe pour deux raisons (pp. 314-315) : pour réduire les frais administratifs et permettre qu'un accident sans collision ne donne lieu qu'à un dossier, et un accident avec collision à deux, même si les voitures transportent un certain nombre de personnes non rattachées par des liens familiaux ; et aussi pour que puissent être mesurés plus exactement les risques inhérents à un type de véhicule, ce qui permet à l'assureur de mieux apprécier la prime à demander à l'automobiliste, et aux deux de faire pression sur les conducteurs pour accroître la sécurité du véhicule. Il fallait choisir... On peut justifier le choix du Comité en remarquant que les occupants du véhicule sont normalement des amis du propriétaire quand ils ne sont pas des parents, et qu'ainsi est maintenue la pression qui pousse l'assureur à indemniser loyalement.

Pour lutter contre la négligence possible ou l'éventuelle mauvaise volonté, le Comité demande d'ailleurs que l'assureur qui, sans raison valable, ne verse pas l'indemnité dans les trente jours suivant la preuve de la perte, doive verser sur les sommes non payées un intérêt double du taux courant imposé par les institutions financières pour un prêt personnel (p. 314).

Le principe de l'indemnisation directe comporte une autre limite dans les recommandations du Comité. Étant donné qu'en cas de collision entre un camion et une voiture particulière cette dernière est infiniment plus vulnérable que le premier, les camions eussent, dans un régime absolu d'indemnisation directe, bénéficié de primes très légères, sans rapport avec les risques qu'ils créent. Très sagement, semble-t-il, le Comité recommande donc qu'au cas où un véhicule lourd (plus de 7,800 livres) est impliqué dans un accident, chaque

victime soit indemnisée par son assureur, mais que le total des pertes soit réparti entre les assureurs *au prorata* du poids respectif des véhicules (pp. 315-316).

Le Comité a refusé de proposer symétriquement un régime de faveur pour les motocyclistes, victimes fréquentes d'accidents graves, particulièrement fragiles en cas de collision avec une automobile (p. 316). Il estime que la prime doit refléter le risque. N'est-ce pas sévère? N'y a-t-il pas lieu de craindre que des assureurs s'efforcent de ne pas couvrir les motocyclettes, mauvais risques malgré des primes élevées, et que ne soient trop fréquemment mis en œuvre les mécanismes qui garantissent à chaque usager de la route l'accès à l'assurance? Étant donné qu'il ne peut pas y avoir de justice absolue dans la détermination des primes (sans quoi les Rolls-Royce seraient les voitures les moins chères du monde à assurer...), il eût peut-être été souhaitable, là encore, de tempérer l'indemnisation directe par une répartition *au prorata* des poids.

Reste encore à décider ce que seront les indemnités auxquelles auront droit les victimes.

Ce sera d'abord (p. 318) le remboursement de tous les frais médicaux, pharmaceutiques, de réadaptation, etc., dans la mesure où ils n'auront pas été pris en charge par l'État (on reviendra sur cette dernière réserve).

Ce sera, d'autre part, pour toute incapacité de travail, une indemnisation fondée sur la perte économique effective, sous la forme d'une rente indexée (pp. 319-320, 323-324). La rente indexée est évidemment la forme d'indemnisation qui correspond le mieux à une perte de salaires ou revenus professionnels découlant d'une incapacité permanente. Le Comité prévoit d'ailleurs la possibilité, sous contrôle judiciaire, de remplacer la rente par un versement de capital. Il semble pourtant que le rapport n'énonce que d'une manière un peu implicite les solutions qu'il recommande pour les trois périodes qui résultent normalement d'un accident de quelque gravité: l'incapacité totale temporaire, une période intermédiaire, et peut-être finalement, après « consolidation » de l'état de la victime, une incapacité permanente partielle.

La solution est claire pour une incapacité totale, et elle est satisfaisante.

La première semaine de perte de salaires ou gains ne serait l'objet d'aucune compensation. C'est une solution qui peut paraître dure, mais qui se justifie. Cette perte a peu de chances d'être catastrophique pour la victime. Or, elle épargne à l'assurance le versement de multiples petites indemnités et le danger d'abus constants: elle permet

donc que les primes d'assurance restent à un niveau modeste, ce qui est souhaitable pour tous. L'assuré a, naturellement, le sentiment que l'assurance doit le couvrir de tout, mais il faut l'éduquer à l'idée que c'est un gaspillage de la faire fonctionner pour le moindre dommage. La solution proposée par le Comité est donc très justifiée sur le plan technique. Il reste que la personne qui aura été blessée « par la faute d'un autre » acceptera difficilement de perdre une semaine de salaires. C'est un élément psychologique dont, on le verra, le Comité a tenu compte en matière de dommage matériel. Il faudra une sérieuse campagne de télévision lors de la mise en application de la loi pour faire comprendre à tous que les victimes d'accidents sont avant tout victimes de risques, que la loi nouvelle vise à protéger l'ensemble de la population contre ces risques, mais qu'il est d'une bonne technique de négliger les risques que chacun peut supporter assez aisément, même si leur réalisation est désagréable.

Passée la première semaine, la victime se verrait accorder, pour une incapacité totale, une prestation égale à son revenu antérieur net d'impôts, moins les montants qu'elle touche en vertu du régime de rentes du Québec ou de la loi des accidents du travail. Cette prestation serait pourtant limitée à \$200 par semaine. Elle ne pourrait être inférieure à \$50 par semaine pour une personne seule, et à \$80 pour un soutien de famille ayant son conjoint à sa charge, plus \$10 par enfant, jusqu'au cinquième enfant. La couverture minimale s'appliquerait à une personne sans revenu, y compris une maîtresse de maison. Ce sont, là encore, des propositions dont la sagesse est assez évidente, et qui sont d'ailleurs clairement justifiées dans le rapport. On peut se demander pourtant si elles ne devraient pas être assouplies dans certains cas, par exemple quand la victime est une femme non « soutien de famille », mais qui gère un foyer avec de nombreux enfants, ou encore un étudiant, un jeune avocat ou un jeune ingénieur, qui allaient être le soutien de leur famille et dont l'avenir est brisé.

Lorsqu'une personne est à même de retourner sur le marché du travail avant d'être complètement rétablie, sa prestation est diminuée de « 50% du salaire net d'impôts ainsi gagné après l'accident ». Cette disposition peut aboutir à une surcompensation temporaire des conséquences de l'accident. Le Comité accepte la solution pour inciter la victime à reprendre le travail, ce qui bénéficie à la communauté et allège partiellement la charge de l'assurance.

La solution préconisée par le Comité pour l'indemnisation de l'incapacité permanente partielle est implicite : la victime aurait droit à une rente compensant la réduction du revenu (net d'impôts) en

résultant, ce revenu étant pris en considération dans les limites maximales et minimales prévues par la loi.

Le problème de la révision des rentes en fonction de l'état de la victime est également traité d'une manière implicite. Mais la justification que le Comité donne au versement de rentes hebdomadaires (p. 320) montre qu'il est favorable à cette révision.

En cas de décès (pp. 320-321), les frais funéraires seraient couverts à concurrence de \$1,000. Si la victime était un soutien de famille, le principal dépendant recevrait 60% de la rente qu'eût reçue la victime si elle avait survécu, le premier dépendant suivant, 10%, et les autres 5%, à concurrence de 90%. Le total des indemnités serait au minimum de \$50 par semaine, plus \$10 par enfant. Tout ceci semble raisonnable, sauf dans des cas exceptionnels que l'on aurait pu réserver, et bien justifié dans le rapport.

Le Comité n'a pu manquer de se heurter au problème si complexe de la coordination des indemnités qu'une personne est susceptible de recevoir à la suite d'un accident⁸. Il prend sur le problème une position énergique (pp. 321-322). Il propose d'abord d'éliminer, dans la mesure du possible, tout cumul d'indemnité. Et, afin que l'on puisse connaître et comptabiliser tous les coûts relatifs à l'utilisation de l'automobile, il propose que l'assurance automobile prenne en charge les conséquences des accidents de la circulation, à l'exclusion des sources privées d'indemnisation. L'assurance sur la vie et contre les accidents, au moins dans ses régimes collectifs, devrait donc, sur intervention de la puissance publique, exclure de sa couverture les conséquences d'accidents de la circulation (ce qui, bien sûr, entraînerait une réduction des tarifs). Ce n'est pas à dire que les victimes seraient réduites aux indemnités légales. Elles pourraient prendre une couverture complémentaire, mais, comme on le verra, dans le cadre de l'assurance automobile. Les propositions du Comité sont sur ce point courageuses, mais il est possible qu'elles soulèvent de grandes difficultés pratiques. Faut-il, par exemple, souhaiter que les pouvoirs publics interdisent dans une convention collective de travail une clause garantissant le salaire durant la première semaine d'incapacité consécutive à un accident de la circulation, semaine dont on sait qu'elle n'est pas couverte par la législation proposée? En Nouvelle-Zélande, au contraire, on compte sur l'employeur pour atténuer la rigueur de la loi sur ce point. Le principe sur lequel s'est fondé le Comité mérite-t-il une chasse systématique aux cumuls résultant d'une

8. Pour une étude comparative de ce problème, voir John FLEMING, « Collateral Benefits », ch. 11 du vol. XI, *Torts*, de l'*International Encyclopedia of Comparative Law* (1971).

indemnisation de source privée, indemnisation résultant d'un contrat auquel la victime avait participé directement ou indirectement ?

En ce qui concerne les indemnisations de source publique, c'est à elles que le Comité confie, en première instance, la charge des accidents de la circulation. Il ne veut pas en effet permettre le cumul, et il a constaté (pp. 212-213) qu'un recours des organismes publics à l'encontre de l'assurance automobile ne fonctionnait qu'à un coût prohibitif. Mais il n'abandonne pas pour autant l'idée que l'automobile doit en définitive supporter le poids des dommages qu'elle cause. Il a évoqué (p. 213) les possibilités d'imposition fiscale directe ou indirecte que possède l'État. On peut penser, par exemple, à une taxe annuelle sur le permis de conduire ou la possession d'une automobile, ou encore, comme en France, à une taxe sur les primes d'assurance.

Le dommage corporel, à vrai dire, n'a pas que des conséquences économiques. Et si le principe de compensation de la perte effective convient à ces dernières, il ne saurait s'appliquer pour toutes les conséquences purement humaines, parfois psychologiques, du dommage. Très sagement, le Comité prévoit donc, en ce qui les concerne, l'élaboration de barèmes (pp. 322-323). Il serait dur de ne rien accorder du fait que l'argent est inadéquat à la compensation des conséquences humaines d'un dommage corporel. Mais il faut mettre fin à l'arbitraire et aux gaspillages qui règnent inévitablement dans ce domaine du fait de cette inadéquation. Mutilation et défiguration donneraient donc droit à une indemnité maximale de \$10,000, ou à une fraction de cette somme selon les indications d'un tableau. Souffrances, douleurs et perte de jouissance de la vie, au quart de l'indemnité prévue pour mutilation. La famille d'une victime décédée recevrait des indemnités qui varieraient de \$500 pour un enfant en bas âge à \$2,500 « dans le cas d'un conjoint qui n'est pas soutien de famille, mais qui laisse des enfants ». Si le principe de barèmes semble excellent, les propositions du Comité auraient peut-être besoin d'être précisées. Elles ne semblent pas parfaitement claires dans le cas de décès, notamment dans la mesure où elles n'énoncent pas les bénéficiaires des prestations et ne tiennent pas compte de leur nombre.

Telles sont les indemnités auxquelles auraient droit, en cas de dommage corporel, toutes les victimes d'accidents de la circulation. Mais ces indemnités formeraient un « régime de base ». Il serait loisible à chacun de prendre une couverture complémentaire (pp. 324-325) de façon, par exemple, à garantir son revenu au-dessus du maximum légal ou à prévoir au bénéfice de sa famille une forte indemnité en cas de mort. Très sagement, le Comité rend cette assurance plus directement personnelle que l'assurance de base. Le souscripteur ne

couvrirait plus les occupants de son véhicule, mais lui-même et les membres de sa famille, où qu'ils se trouvent au moment de l'accident. Tel est bien le désir normal du souscripteur. Pourtant, il lui resterait certainement possible de préciser les membres de sa famille qu'il entend couvrir et d'étendre la couverture, s'il le désire, aux occupants de sa voiture.

III. L'indemnisation des dommages matériels

L'indemnisation des dommages matériels est un problème dont l'aspect humain est normalement secondaire, mais dont l'aspect pratique est considérable. Il intéresse chaque jour des centaines ou des milliers d'automobilistes. Il oblige les assureurs à une proportion importante de leurs décaissements.

Régler le problème sur le fondement des « fautes » des parties est aussi absurde qu'en matière de dommages corporels. Il n'est pour s'en rendre compte que d'observer le comportement des deux conducteurs après une légère collision, chacun d'eux descendant indigné de son véhicule et gesticulant (en France du moins) pour montrer à l'autre, en toute bonne foi, qu'il est seul responsable de l'accident. Cependant, couvrir tous les dommages matériels comme on propose de couvrir tous les dommages corporels obligerait à augmenter fortement les primes et ne serait guère justifié : la plupart des dommages peuvent être aisément supportés par la partie qui les souffre. D'un autre côté, il est difficile de ne pas les couvrir, dans la mesure où, tous les jours, des automobilistes voient leur voiture endommagée alors qu'elle était en stationnement ou arrêtée à un feu rouge, et qu'ils attendent alors d'être indemnisés puisqu'il est clair « qu'ils n'ont pas commis de faute ».

Le problème des dommages que se causent mutuellement les automobilistes est donc très complexe. La solution la plus rationnelle et la plus conforme à l'esprit de l'assurance est sans doute celle qui admettrait une couverture automatique, mais avec une forte franchise, de telle sorte que les risques importants soient couverts, mais qu'on évite le gaspillage — et les abus — qu'entraîne le recours à l'assurance pour les petits dommages. La faiblesse de cette solution est qu'elle suppose de la part des usagers de la route une éducation suffisante à deux idées : qu'on ne met pas une automobile sur la voie publique sans créer et sans courir des risques, et que le rôle de l'assurance est de couvrir des risques qu'on ne puisse pas assez aisément supporter soi-même.

On comprend donc que le Comité ait présenté sur ce problème des solutions nuancées.

Deux cas peuvent être mis à part. On peut admettre, d'une part, le maintien de l'action en responsabilité de l'automobiliste (ou de l'assureur) à l'encontre de la personne qui a intentionnellement endommagé le véhicule ou du garagiste qui n'a pas suffisamment pris soin de lui (p. 326), d'autre part, la couverture par l'assurance automobile du dommage causé par un véhicule à un bien autre qu'une automobile et son contenu (p. 329)⁹.

Pour les dommages que se causent les automobiles, le Comité recommande que les propriétaires de véhicules se voient offrir le choix entre trois options (pp. 326-329): A) temporairement, c'est-à-dire pendant cinq ans (jusqu'à meilleure éducation des usagers de la route), couverture à 100% des dommages subis par l'arrière, ou lorsque le véhicule était légalement stationné et qu'il a été heurté par un autre véhicule identifié, ou lorsqu'il a été frappé par un véhicule utilisé pour commettre un crime ou conduit par une personne ivre, ou lorsque le conducteur du véhicule assuré sera jugé par son assureur n'avoir pas commis de faute; B) couverture à 100% du dommage subi dans un certain nombre de situations où l'on peut penser que le conducteur n'avait pas commis de faute, et à 50% dans les autres cas (cette option comporte l'énumération des trois premières situations visées à l'option A; mais remplace la formule générale terminale par l'énonciation de huit autres situations comparables; elle serait moins coûteuse et plus claire pour l'assuré que l'option A); C) couverture à 100% dans tous les cas, sous réserve d'une franchise de 100 ou 250 dollars.

Bien entendu, les propriétaires qui le désirent pourraient couvrir la perte d'utilisation du véhicule, la perte de son contenu, et des risques divers tels qu'incendie, vol, bris de glace, etc. (p. 329). Il va de soi qu'ils pourraient aussi couvrir les dommages subis en dehors de toute collision, par heurt d'un obstacle fixe. Le Comité n'interdit pas la couverture de la franchise, mais on peut penser que les assureurs n'accepteraient celle-ci qu'à des tarifs qui décourageraient les intéressés.

Finalement, les propositions du Comité sur ce problème si complexe des dommages matériels peuvent, une fois de plus, sembler fort sages. Que les tenants de la responsabilité pour faute, s'il en existe encore, ne se réjouissent pas trop de voir le concept réintroduit dans

9. On a parfois proposé que le dommage causé à un immeuble soit couvert par l'assurance de l'immeuble, non celui de l'automobile. La solution semble présenter des avantages pratiques. Mais il s'agit d'une question secondaire.

les options A et B. Même en ce domaine, le Comité ne demande pas que l'automobiliste « en faute » réponde du dommage qu'il cause ou, plus exactement, le fasse compenser par son assureur. Même en ce domaine, le Comité reste fidèle au principe de la couverture par une assurance directe de tous les dommages résultant d'accidents de la circulation. Simplement, de même que ce principe avait dû subir certains aménagements en matière de dommages corporels (non-couverture de la première semaine, régime spécial pour les poids lourds, etc.), de même il doit en subir ici, en considération de données principalement psychologiques dans les options A et B, principalement techniques dans l'option C. C'est faute de pouvoir ici couvrir tous les dommages qu'on prend en considération le cas de l'automobiliste « innocent ».

IV. Le problème d'une étatisation de l'assurance automobile

On sait que, sur ce problème encore, le Comité a adopté une position nuancée (pp. 347-381).

Le Comité constate que le système actuel fonctionne à un coût excessif, que la concurrence est trop faible et qu'un effort suffisant n'est pas accompli pour réduire le coût de la réparation des véhicules. Il suggère donc tout un ensemble de mesures visant à la fois les assureurs, les assurés, le Surintendant des assurances et les courtiers, qui devraient garantir un fonctionnement nettement amélioré de l'assurance automobile dans une économie de concurrence. Si les réformes et mesures qu'il préconise ne sont pas « *intégralement* adoptées et suivies » (l'adverbe est souligné par le Comité), celui-ci recommande que l'administration du régime soit confiée à une Régie d'État.

L'industrie de l'assurance se voit donc proposer l'alternative : rationaliser ou être nationalisée. Quand on considère le fonctionnement actuel de l'assurance automobile, on ne peut guère qu'approuver l'offre du choix.

Pour notre part, cependant, envisageant la question en général, c'est-à-dire sans tenir compte des données qui peuvent être spéciales au Québec, nous souhaiterions que l'industrie de l'assurance accomplisse l'effort nécessaire pour que ne soit pas justifiée une nationalisation.

Sans s'abandonner aux slogans faciles selon lesquels les fonctionnaires seraient nécessairement paresseux et incompetents, on peut se

demander si le principe de compensation de la perte économique effective, même dans des limites minimales et maximales, est compatible avec une nationalisation de l'assurance automobile. Si l'on souhaite assurer aux victimes ou à leur famille la compensation de leurs pertes économiques d'une manière aussi exacte que possible dans les circonstances de chaque espèce, comment confier à un fonctionnaire le soin de déterminer l'indemnité, notamment lorsque la victime, tuée ou gravement diminuée pour la vie, est un étudiant, ou un jeune avocat ou ingénieur, ou une mère de famille nombreuse? Comment savoir si des fonctionnaires auraient avant tout le souci de la victime ou celui des deniers publics, et si leur attitude ne varierait pas d'une région à l'autre? C'est un fait que, dans les pays d'économie planifiée, les entreprises d'assurance n'ont guère meilleure réputation que dans les pays d'économie de marché... Une socialisation de l'assurance conduirait sans doute à une indemnisation sur le fondement de barèmes, système simple et qui fonctionne assez bien en matière d'accidents du travail, parce que la victime est un salarié, mais qui semble d'une rigidité excessive en matière d'accidents de la circulation.

En ce domaine, étant donné la diversité des situations, il semble souhaitable que l'indemnisation soit l'objet d'un accord suivant une discussion contradictoire entre la victime et l'assureur — la victime traitant normalement avec « son » assureur et, en tous cas, un assureur contraint par la concurrence d'indemniser loyalement, et non plus avec un assureur adverse. Le dialogue entre la victime et l'assureur, assistés de part et d'autre d'un médecin (éventuellement, pour la victime, le médecin de la sécurité sociale), devrait permettre assez aisément d'établir le montant d'une indemnisation raisonnable — sous réserve, bien sûr, en cas de désaccord, d'un recours au tribunal. On peut même espérer que l'assureur, ayant intérêt à réduire le dommage, collaborerait par son médecin avec le médecin de la victime pour assurer dans les meilleures conditions sa rééducation personnelle et professionnelle. La concurrence entre assureurs privés ne devrait d'ailleurs pas empêcher des accords pour la formation de médecins spécialisés et peut-être pour la construction de cliniques adaptées aux soins et à la rééducation, travaillant pour le compte des assureurs en général et dans l'intérêt des victimes.

Telles sont les réflexions que peut susciter le *Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile*.

S'il est permis de porter un jugement sur ce document, les pages qui précèdent semblent montrer que le jugement ne peut être que très

favorable. Sur certains points, on peut regretter que le rapport ne soit pas plus explicite. On peut même se demander si certains problèmes particuliers ont reçu l'attention souhaitable. Les principes sur lesquels se fonde le rapport, en revanche, semblent excellents. Ils rejoignent d'ailleurs ceux dont la valeur a été reconnue dans toutes les études contemporaines. Et leur mise en œuvre a été concrétisée dans des propositions dont on a souvent loué la sagesse et la pondération.