

Dernières considérations sur la loi de l'assurance automobile

André Langlois

Volume 47, numéro 4, 1980

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104054ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104054ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Langlois, A. (1980). Dernières considérations sur la loi de l'assurance automobile. *Assurances*, 47(4), 336–346. <https://doi.org/10.7202/1104054ar>

Dernières considérations sur la loi de l'assurance automobile

par

Me ANDRÉ LANGLOIS ¹

336

En cette dernière page de la chronique sur l'assurance automobile, nous formulerons certains commentaires relatifs à des réalisations récentes au sein de l'industrie. L'avènement des centres d'estimation, du constat amiable et des modifications apportées à la police d'assurance automobile et, en outre, la levée de l'interdiction de conduire alors que les facultés sont affaiblies par l'alcool ou autrement, suscitent bon nombre d'interrogations auxquelles une réponse sera suggérée. Feront également l'objet de discussions, certains problèmes soulevés par l'article 7 de la F.P.Q. no. 1, et par la franchise relative au dommage matériel.

1. Recourir aux centres d'estimation, une obligation ou un droit ?

Cette question se justifie par la récente ouverture de quelques centres d'estimation dans la province. L'assureur est-il dans l'obligation de diriger ses assurés vers ces centres ?

L'article 171 de la loi de l'assurance automobile répond partiellement à cette question :

« La Corporation doit établir ou agréer des centres d'évaluation chargés de faire l'évaluation du dommage subi par une automobile.

La Corporation détermine les normes d'établissement et d'opération des centres qu'elle agréé, ainsi que les conditions de retrait de son agrément.

Les centres d'évaluation établis ou agréés en vertu du présent article doivent offrir leurs services à tout assureur agréé et chacun des assureurs agréés doit recourir aux services de ces centres à *toutes les fois que la chose est possible* ».

¹ Me André Langlois est attaché au service des sinistres de la maison J. E. Poitras Inc. comprise dans le groupe Sodarcac.

Le troisième paragraphe témoigne à première vue de la pensée du législateur en ce qui regarde la question soulevée. Mais, attention ! Ce qui peut sembler constituer une réponse affirmative mérite une considération toute particulière en raison principalement de la souplesse autorisée.

À n'en pas douter, l'utilisation du verbe « devoir » inflige une obligation aux assureurs mais, à la façon d'un diluant, l'expression « à toutes les fois que la chose est possible » en amenuise nettement les effets si bien que ce qui s'avérerait une obligation semble plutôt prendre l'aspect d'une simple discrétion. En effet, le législateur impose une obligation à l'assureur mais lui donne le choix de juger si son application est pertinente.

337

L'expression « à toutes les fois que la chose est possible » donne ouverture à bon nombre de prétextes pour l'assureur, de se défaire de l'obligation édictée par la loi. À titre d'exemple, si, par un surcroît de travail, un centre d'estimation ne peut fixer de rendez-vous à un assuré avant au moins trois ou quatre jours ou même plus, serait-ce là un motif raisonnable de prétendre que la chose est impossible ? Si la qualité des services dispensés par un centre laisse à désirer, l'assureur trouvera-t-il prétexte, par ce biais, pour servir ses assurés par des moyens différents ? Si l'assureur n'aime pas la tête du directeur d'un centre ou qu'il n'en a tout simplement pas confiance pour toute sorte de raisons, a-t-il le droit d'appliquer sa discrétion ?

Poussons plus loin le raisonnement. La discrétion revient à qui ? À l'assureur, au centre d'estimation ou à l'assuré ?

Il n'existe aucune mention dans la loi indiquant que cette discrétion n'est pas accordée à l'assureur. Tel n'est pas le cas, cependant, des autorités du centre d'estimation qui, elles, « doivent offrir leur service aux assureurs ». Elles sont donc régies par un impératif qui ne leur confère aucune discrétion. Quant aux assurés, en relisant le troisième paragraphe de l'article 171, l'on y découvre aucun indice à l'effet qu'une obligation quelconque leur serait imposée en regard des centres d'estimation. Est-ce à dire qu'ils jouiraient de la plus absolue des discrétions à ce sujet, c'est-à-dire qu'ils seraient entièrement libres de se rendre aux exigences de leur propre assureur ?

Au chapitre des dispositions générales du contrat d'assurance automobile, la condition numéro 5 confère un droit à l'assureur, celui de

pouvoir examiner le véhicule assuré à tout moment raisonnable. Le paragraphe B de la condition 6, de son côté, statue sur ce droit au moment des sinistres. Mais, en aucun endroit dans le contrat, il n'est fait mention que l'assuré, en cas d'accident, doive se rendre dans un centre d'estimation si la chose est possible. En autant que l'assuré accorde à son assureur l'occasion d'examiner son véhicule, il respecte les obligations de son contrat.

338 En raison de la loi muette à ce sujet et du libellé du contrat, l'assuré jouit d'une discrétion absolue. S'il ne veut pas se rendre dans un centre d'estimation, parce qu'il ne veut pas perdre de temps à son travail ou parce qu'il n'aime pas cette façon de procéder, il peut réagir selon son bon vouloir; rien ne l'oblige à adopter une toute autre attitude.

Pour l'assureur, donc, le fait qu'un assuré refuse de se rendre à un centre d'estimation constitue un motif suffisant pour prétendre que la chose est impossible.

En somme, l'assuré peut invoquer n'importe quel motif pour ne pas recourir aux centres d'estimation. L'assureur, quant à lui, parce que l'expression « à toutes les fois que la chose est possible » apporte beaucoup plus d'ambiguïté et d'imprécisions que de clarté, jouit d'une discrétion moins grande mais, néanmoins, tout aussi efficace.

Ce qui nous amène à conclure que recourir aux centres d'estimation est davantage un droit qu'une obligation imposée à l'assuré ou à l'assureur.

2. Le constat amiable, institution légale ?

L'avènement du constat amiable a soulevé une polémique mettant aux prises l'assureur et les autorités gouvernementales. Chacun y est allé de ses arguments les plus tranchants, tentant de faire ressortir, par ce biais, la légalité ou l'illégalité du constat amiable. Bien que l'ardeur des discussions se soit apaisée depuis, plusieurs n'en continuent pas moins à s'interroger sur le sujet. Disséquons-le brièvement et voyons si une réponse peut être avancée.

D'abord, qu'est-ce que le constat amiable ? Le constat amiable, c'est avant tout un formulaire destiné aux assurés, contenant des points de repère servant de guide en cas d'accident, pour qu'y soient notés les renseignements les plus pertinents qui permettront à un assureur d'en

connaître assez sur les circonstances entourant un accident, pour prendre rapidement position quant à la responsabilité, et savoir qui sont les parties en présence et leur assureur. Ce procédé n'est pas nouveau puisqu'il existe en France depuis plusieurs années; les Français commencent à peine à s'y habituer.

Pourquoi le constat amiable ? Les assureurs ont pris cette initiative dans le but d'accélérer le règlement des sinistres. Bien que louable, le moyen adopté n'en bouscule pas moins des mœurs profondément enracinées parmi les automobilistes québécois; et qui parle de changement doit nécessairement faire face à la psychose du RAC (Résistance Au Changement). Quand, en plus des motifs traditionnels, des arguments juridiques viennent alimenter cette psychose, la sauce se gâte et le plat devient difficilement comestible.

339

Considérons les prescriptions du code de la route. L'article 113 est libellé comme suit:

« Lorsqu'un véhicule automobile est impliqué dans un accident, les personnes suivantes doivent faire, au Bureau, un rapport de cet accident, dans les huit jours de sa date, si elles en ont eu personnellement connaissance, sinon dans les huit jours qu'il est venu à leur connaissance:

- a) Le chef de police, le constable, l'agent de la paix ou l'agent de la route qui a eu connaissance de l'accident ou qui en a été informé;
- b) L'assureur qui a reçu un avis de l'accident;
- c) La compagnie de tramways ou de chemin de fer, au cas de collision avec une de ses voitures;
- d) Le coroner devant qui est faite une enquête sur le décès d'une personne causé par l'accident.

Le propriétaire et le conducteur du véhicule automobile doivent de même faire rapport de l'accident lorsqu'il n'a pas été immédiatement porté à la connaissance visée au paragraphe a, ou au paragraphe b ».

Pour mieux cerner la situation juridique, survolons les autres articles pertinents.

L'article 114 oblige l'assureur qui verse des indemnités, à faire rapport de l'accident au *ministère des transports* tandis que l'article 115

commande cette même obligation au protonotaire ou greffier de toute cour civile à qui est rapportée toute action. En dernier lieu, l'article 116 dispense de cette obligation de rapporter, stipulée aux articles 113 et 115, si la valeur des dommages est inférieure à \$100.00.

Voilà brièvement l'état du droit au sujet du rapport d'accident. Parmi ces dispositions, l'une d'entre elles empêche-t-elle la mise en place du constat amiable ?

340

Suite à un accident, le comportement qu'affichait un automobiliste consistait à prévenir les policiers qui, se rendant sur les lieux, recueillaient les informations désormais consignées à l'intérieur du constat amiable. En examinant l'article 113, on remarque que cette attitude tenait beaucoup plus de la coutume que de la loi. En effet, aucun passage du code de la route n'oblige rigoureusement l'automobiliste à prévenir la police pour qu'elle vienne constater l'accident sur les lieux. La seule obligation qui incombe à cet automobiliste se situe au niveau du dernier paragraphe de l'article 113 qui mentionne que celui-ci doit faire rapport au B.V.A. lorsque la police n'a pas été avisée immédiatement de l'accident (paragraphe a) ou lorsqu'il n'a pas avisé immédiatement son assureur (paragraphe b).

L'automobiliste qui subit un accident dispose donc, en vertu de l'article 113, de trois modes de procéder: prévenir la police ou son assureur ou, à défaut de ces deux solutions, informer le bureau des véhicules automobiles dans les huit jours de l'accident.

Par le biais du constat amiable, l'automobiliste informe son assureur et il lui est aisé de le faire à l'intérieur de la période de huit jours prévue par la loi. Que lui demander de plus ? Il respecte les impératifs de la loi.

Le constat amiable, vu sous cet angle, suggère un comportement tout à fait légal à l'automobiliste malheureusement impliqué dans un accident. De son côté, si l'assureur respecte les exigences de l'article 113, le ministère des transports ne peut que se féliciter de cette décision éminemment pratique des assureurs.

Néanmoins, il conviendrait de souligner combien le débat sur la légalité du constat amiable demeure théorique car, en pratique, dans les cas graves d'accident, la police n'en continuera pas moins son excellent travail en se rendant sur les lieux, même si ce n'est que pour diriger la

circulation. Si les impliqués ne peuvent remplir eux-mêmes leur constat amiable en raison de leurs blessures ou d'une trop grande nervosité, elle rédigera comme auparavant son rapport, à n'en pas douter.

**3. Modification majeure à la F.P.Q. no. 1:
abolition de l'interdiction de conduire sous l'effet de
boissons enivrantes ou drogues, au niveau du chapitre B**

Le surintendant des assurances de la province de Québec a approuvé récemment quelques modifications apportées à la police d'assurance automobile, effectives depuis le 1er novembre 1979. L'une de ces modifications élimine une interdiction vieille de plusieurs décennies, qui a provoqué de nombreux débats et occasionné des pertes financières considérables pour les fautifs. Avec l'abolition de l'interdiction de conduire alors que les facultés de l'opérateur sont affaiblies par des boissons enivrantes ou autrement, disparaît une partie des pages hautes en couleur de l'histoire de l'assurance au Québec. Cette modification qu'il conviendrait de qualifier de majeure, est-elle justifiée en fait et en droit ?

341

Auparavant, l'automobiliste conduisant un véhicule automobile alors que ses facultés étaient affaiblies par des boissons enivrantes ou quelque drogue n'était tout simplement pas indemnisé en vertu du chapitre « dommages éprouvés par le véhicule ». Toutefois, advenant sa non-responsabilité, chose plutôt rare, il était néanmoins indemnisé par le tiers responsable. Par contre, si sa responsabilité était engagée, il perdait tout. Cette situation pénalisait le créancier et le forçait à entreprendre des procédures contre ledit assuré car sa principale garantie, qui porte la plupart du temps sur l'automobile même, disparaissait avec cette dernière. Si l'on a voulu défendre les intérêts des créanciers, par cette modification, il eût été préférable, croyons-nous, de recourir au même mécanisme que celui utilisé en assurance incendie, soit l'avenant relatif à la protection de la garantie du créancier hypothécaire. Adapter et intercaler ce type d'avenant à la police d'assurance automobile ne répugne nullement à l'esprit.

D'autre part, en considérant dans son ensemble la loi de l'assurance automobile, tout semble indiquer que l'abolition de l'interdiction en question coïncide avec la philosophie véhiculée par ladite loi c'est-à-dire la suppression de la conception que toute faute justifie compensation de la part de son auteur. Celui qui conduit un véhicule, alors que

ses facultés ne lui permettent pas de le maîtriser convenablement, ne subira plus désormais une pénalité civile, c'est-à-dire qu'il sera indemnisé malgré tout en vertu du chapitre B. Ne serait-ce pas là une invitation à l'imprudence ? La peur d'une perte financière constitue un élément de crainte raisonnable incitant les conducteurs à la modération ou à l'abstention de conduire dans des moments d'euphorie, principalement à l'époque des Fêtes, période propice aux abus. Maintenant, est-ce que la crainte d'être intercepté par un policier, de se voir suspendre son permis de conduire ou de payer une amende, est suffisamment grande pour contraindre au respect de la loi ? Les très nombreuses infractions au code de la route, qui se commettent au Québec, procurent une réponse non-équivoque à cette question.

Juridiquement parlant, est-ce que la position adoptée par le surintendant des assurances est défendable ? Elle l'est probablement sinon le surintendant ne l'aurait jamais fait sienne. Qu'il nous soit permis cependant de faire quelques commentaires à partir d'un cas fictif.

Un individu abuse délibérément des plaisirs de l'alcool; il veut noyer ses malheurs. Après plusieurs rasades, n'ayant même plus la force de poursuivre, il décide de rentrer chez lui au volant de son propre véhicule automobile. Chemin faisant, à son grand étonnement, son véhicule zigzague alors que les conditions de la route sont idéales. Sans trop en prendre conscience, il heurte deux piétons, les tuant, après quoi, perdant la maîtrise, son périple se termine par un spectaculaire capotage. Le véhicule est une perte complète.

Au niveau criminel, notre homme risque de subir les foudres de l'article 234 du code criminel (conduite pendant que la capacité de conduire est affaiblie), qui interprète ce genre de délit comme un acte mixte soit une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité ou un acte criminel. Même plus, une accusation de meurtre peut être formulée contre lui.

Sur le plan civil, la succession des deux piétons tués ne poursuivra pas ce négligent voire même criminel conducteur d'automobile, en raison de l'article 3 de la loi de l'assurance automobile qui prohibe tout recours puisque la notion de faute, en regard des blessures tant corporelles que mortelles, a disparu. Avec les modifications apportées récemment à la police d'assurance automobile, le même individu sera au surplus indemnisé par son assureur si, évidemment, il est couvert au titre des dommages éprouvés par le véhicule.

Ne serait-ce pas là une assurance contre le crime ! Bien entendu, le capotage provoqué par l'impact avec les deux piétons serait jugé comme étant la cause de la perte. Mais, en définitive, la cause directe et immédiate ne serait-elle pas l'abus de boissons alcooliques ? En l'absence de tout obstacle physique ou hasard de la route, l'automobiliste n'avait aucun motif raisonnable justifiant son comportement. L'accident est directement attribuable à son état d'ivresse. En retranchant l'interdiction qui faisait partie des conditions du chapitre B, le surintendant autorise indirectement, à notre avis, à couvrir ce genre de risque d'où la proposition du début de ce paragraphe à savoir que l'assurance automobile ne serait-elle pas devenue, par la force des choses, une assurance contre le crime.

Un autre motif nous force à nous interroger sur cette modification. En effet, le chapitre B stipule que « l'assureur garantit l'assuré contre les dommages occasionnés directement et *accidentellement* au véhicule assuré . . . ». Ici, dans le cadre du sujet de notre discussion, est-on vraiment en présence d'un accident ? Les éléments constitutifs de ce qu'est un accident, soit la soudaineté et l'incertitude, se retrouvent-ils dans l'exemple donné ? Juridiquement, notre réponse penche indubitablement du côté de la négative car, un individu qui, volontairement, abuse des boissons enivrantes sachant pertinemment que, par la suite, il conduira son véhicule automobile, pose un geste dont la certitude et la non-soudaineté des conséquences ne font pas l'ombre d'un doute. Il ne s'agirait pas alors d'un accident. Néanmoins, une réponse claire nous parviendra de nos tribunaux lorsqu'un assureur décidera de contester le bien-fondé d'une réclamation présentée à la suite d'un accident dont les circonstances s'apparentent à celles de l'exemple donné auparavant.

Somme toute, l'avènement de ce changement cause la fièvre du RAC à l'ex-expert en sinistre qu'est l'auteur de ces lignes, car il ébranle fortement les conceptions nourries tant par la tradition que par les règles les plus élémentaires de la morale publique. La directive de 1976 du surintendant qui éliminait la même interdiction, mais au niveau du chapitre A, était définitivement acceptable car elle favorisait alors les victimes innocentes qui devaient supporter, malheureusement trop souvent, les lourdes conséquences de l'insouciance des fautifs. Par contre, celle de novembre 1979 étonne car elle avantage l'auteur du malheur.

4. Problème soulevé par l'article 7 de la F.P.Q. no. 1

Succinctement, l'article 7 de la F.P.Q. no. 1 limite l'indemnisation, sous réserve de la valeur au jour du sinistre d'un véhicule, à son coût de remplacement ou de réparation à l'aide de matériaux de même nature et qualité. Advenant une perte totale, la garantie au gré de l'assuré, s'étend au coût raisonnable de la remise en état moyennant pièces justificatives.

344

Lorsque la valeur d'un véhicule n'atteint pas \$400.00 mais que son coût de réparation se chiffre à \$2,000.00, quelle attitude devra adopter l'assureur lorsque son assuré exige la réparation ?

Discutons de l'hypothèse où le véhicule serait protégé en vertu du chapitre B. Dans ce cas, l'assureur invoquera le fameux article 7 pour présenter une offre de règlement sur la base de perte totale limitée naturellement à la valeur au jour du sinistre. L'assuré pourra-t-il requérir le coût de la réparation ? Il le peut en autant que cette demande soit raisonnable. Ici, de toute évidence, elle ne l'est pas. Bien que dans le 2^{ème} paragraphe de l'article 7 qui statue sur les pertes totales, la mention « sous réserve de la valeur au jour du sinistre » n'y figure pas, elle s'applique d'emblée car sa parution au début du premier paragraphe montre qu'elle s'étend à tous les paragraphes du même article, d'où l'impossibilité de dépasser la valeur au jour du sinistre. C'est du moins ce que laisse entendre le savant juge Louis Vaillancourt dans la cause *Bell c. Simcoe & Erie General Insurance Company* (C.P. (Montréal), 02-040 452-78). Un règlement équitable dans ces circonstances, si l'assuré insiste pour la réparation, serait le coût de réparation déduction faite d'une forte dépréciation compensant la plus-value dont jouirait le véhicule après ladite réparation, respectant en cela l'article 2526 de notre code civil libellé comme suit :

« L'assurance de dommages oblige l'assureur à ne réparer que le préjudice réel au moment du sinistre, jusqu'à concurrence du montant d'assurance ».

Autre hypothèse, si le véhicule n'est pas assuré sous le chapitre B, et advenant le cas où son conducteur ne serait pas responsable de l'accident, l'assuré sera indemnisé selon la convention d'indemnisation directe. Là, l'application de l'article 7 du contrat n'a plus sa raison d'être, le recours n'étant plus contractuel mais bien délictuel. C'est ainsi que s'est exprimé le juge Vaillancourt dans le même jugement cité antérieurement, et nous y souscrivons.

5. Les franchises sur dommage matériel: possibles autant sous l'article 115 que sous l'article 116

Nous avons traité de cette question antérieurement (*). Nous y revenons pour rectifier une partie de notre énoncé.

À cette époque, nous prétendions que l'article 89 de la loi de l'assurance automobile, relatif aux franchises, ne concernait que les réclamations dont le droit originait de l'article 115. Aujourd'hui, nous revendiquons que l'article 89 vise non seulement les indemnités basées sur l'article 115 mais également celles autorisées par l'article 116. Cet article 89 se lit comme suit:

345

« Il peut être stipulé au contrat d'assurance que *l'assuré* conservera à sa charge une partie de l'indemnité due à la *victime* par franchise ou autrement . . . »

Le principal argument soulevé à cette époque à savoir que la franchise était applicable à la réclamation présentée par quelqu'un d'autre qu'un assuré, ce dernier, pour les fins de l'article 89, étant une toute autre personne que la victime, ne tenait pas compte de ce procédé juridique qu'est la confusion et c'est là que résidait notre erreur. Lorsqu'un règlement se conclut en vertu de l'article 116, l'assuré réunit en même temps deux qualités: celle d'assuré et celle de victime. Partant de là, rien ne s'oppose à ce que lui, l'assuré, conserve à sa charge une partie de l'indemnité due à lui-même, c'est-à-dire la victime, par le biais d'une franchise ou autrement.

Nous avons soumis ce point de vue au bureau du surintendant des assurances mais l'accueil n'a guère dépassé le stade du contentieux où l'on n'admet pas qu'il y ait confusion prétextant qu'accepter cette position serait permettre de contrecarrer l'esprit de la loi de l'assurance automobile. Inutile de préciser que nous ne partageons pas cet avis.

Il est dommage que nos efforts soient demeurés vains car certains assurés aux capacités financières reconnues peuvent aisément absorber une franchise variant entre \$5,000.00 et \$100,000.00 et ce, peu importe que le recours soit basé sur l'article 115 ou 116. Pourquoi obliger cette catégorie d'assuré à payer une prime beaucoup plus élevée pour une protection dont ils peuvent se passer volontiers. N'est-ce pas là une dépense inutile !

* Revue Assurances, octobre 1978, page 198.

Conclusion

Ainsi s'achève cette chronique à propos de l'assurance automobile. Notre silence ne signifiera pas pour autant l'absence de problèmes ou de litiges en rapport avec la loi de l'assurance automobile. Bien au contraire, les questions abondent au point qu'un traité en plusieurs tomes ne réussirait même pas à les circonscrire.

Un jour, peut-être, sera rédigé et édité un ouvrage élaborant sur de nombreux aspects de cette loi fort intéressante . . .