

L'indemnisation directe des dommages matériels

Contrairement à ce que l'on croit encore trop souvent l'indemnisation directe des dommages matériels n'est pas une assurance sans égard à la responsabilité et ne doit pas être traitée comme si elle participait de la nature d'un «no-fault».

Quelques clarifications sur la nature du système sont donc susceptibles de faciliter une meilleure compréhension de l'indemnisation directe et de faire apparaître certains de ses effets inattendus 1) en matière de tarification du risque d'abord et assez étonnamment ensuite 2) sur l'assurance collision. Je ferai aussi quelques observations sur le problème de l'utilisation de l'âge, du sexe et de l'état civil comme facteurs de tarification au regard de la Charte des droits et libertés de la personne lequel, contrairement à ce que l'on semble croire, ne me paraît clairement résolu.

1. Précisons le cadre juridique du régime d'indemnisation directe

d'abord le Rapport Gauvin

- a recommandé l'adoption d'un système d'indemnisation sans égard à la responsabilité**
- à cette fin il était nécessaire d'introduire une assurance obligatoire pour tous**
- le Comité a imaginé système d'indemnisation directe à trois options qui devait permettre graduellement le passage d'un régime à base de responsabilité vers un régime«no-fault» complet**

Ensuite la Loi sur l'assurance automobile de 1978

elle n'a pas suivi le rapport Gauvin

à son art. 115: la loi édicte que ce sont les règles de la responsabilité à base de faute qui s'appliquent à l'indemnisation des dommages matériels

**-mais elle a retenu le principe de l'indemnisation directe:
art. 116**

-le recours de l'assuré qui n'est pas responsable des dommages qu'il a subi s'exerce contre son propre assureur et non contre l'assureur du responsable

-cela est rendu possible par l'assurance obligatoire doublée de Convention d'indemnisation directe

-de plus la responsabilité est établie selon une grille qui n'est en réalité qu'un moyen mécanique de déterminer cette responsabilité et cette grille n'est pas obligatoire. Un assuré peut s'adresser au tribunaux s'il n'est pas satisfait de l'usage qu'en fait l'assureur.

-on sait par ailleurs que les assureurs ont renoncé renonciation à la subrogation, mais cela ne change pas la nature du régime

-nous sommes donc toujours dans un régime d'assurance de responsabilité à base de faute.

Avantages considérables de l'indemnisation directe

-ce système a permis a une simplification et une accélération impressionnante du règlement des sinistres

-il a pratiquement éliminer les contestations en justice

-il a favorisé une plus grande prévisibilité des risques et un meilleur contrôle des dommages

-il a enfin conduit à une grande stabilité des primes et une vive concurrence entre les assureurs qui est manifestement à l'avantage des assurés, à preuve un slogan publicitaire tel que «la police qui pardonne»

Certains irritants sont cependant inhérents à l'indemnisation directe

Au départ, un assuré qui subit un dommage par la faute d'un tiers est naturellement réticent à s'adresser à son assureur pour se faire indemniser. Il craint que sa prime augmente alors qu'il n'est pas responsable. Dans un système d'assurance de responsabilité à base de faute, cela est parfaitement compréhensible.

-

Or il se trouve que les assureurs tiennent compte, sans doute à des degrés divers, des accidents dits «non-responsables» dans la tarification du risque d'assurance de responsabilité.

- **le Rapport de l'Inspecteur général des institutions financières de 1995, lequel incidemment est le dernier à présenter une véritable analyse des pratiques des assureurs en matière de tarification , fait état de cette pratique.**

-et une campagne d'information du Groupement des assureurs de 1997 destinée à mieux faire comprendre aux automobilistes québécois le fonctionnement du système de réparation des dommages matériels de déclarait ceci:

la prime d'assurance automobile est susceptible d'augmenter à la suite d'accidents «non responsables» qui s'ajoutent à «d'autres sinistres ».

Mais la publicité prenait soin de préciser que l'augmentation sera toujours moins élevée que si elle était attribuable à un «accident responsable »

On peut présumer que tel est encore le cas.

-Conséquences de cette pratique

-Cette façon d'agir ne peut faire autrement que d'accentuer la réticence naturelle du public assuré à

s'adresser à son propre assureur afin d'être indemnisé pour des dommages à son véhicule dont il n'est pas responsable.

-Il ne faut donc pas se surprendre si, comme l'a constaté à plusieurs reprises le rapport de l'inspecteur général, se généralise la tendance des assurés à ne pas rapporter des accidents mineurs dits «non responsables» afin éviter une augmentation de leur prime. Le moins qu'on puisse dire, c'est que cela n'est pas conforme au but de l'assurance de responsabilité.

-en somme, les assureurs semblent se comporter à cet égard comme si l'assurance de responsabilité automobile était une assurance accident «sans égard à la responsabilité» et comme si l'accident était une fatalité.

-questions aux actuaires: quel est le poids effectivement accordé aux accidents dits «non-responsables» dans la tarification? Dans quelle mesure l'utilisation de ce critère est justifiée pour tarifier l'assurance de responsabilité?

2. La clause de conduite en état d'ébriété et l'assurance collision

-En 1979, pour des raisons mystérieuses, la clause de conduite en état d'ébriété a disparu de la garantie collision. On a agi comme si nous étions dans un régime d'assurance sans égard à la responsabilité. Cette clause se lisait comme suit:

sont exclus dommages survenus «dans des circonstances entraînant la condamnation de l'assuré [...] pour conduite ou usage du véhicule sous l'influence de boissons enivrantes ou de drogues l'ayant empêché de conduire ou de faire fonctionner le véhicule convenablement»

-pour ne pas payer la garantie collision à un conducteur en état d'ébriété, les assureurs se sont rabattus sur la clause «apte à conduire». Cette clause dit ceci:

-
un assuré ne doit ni conduire ni faire fonctionner le véhicule assuré «sans être soit autorisé par la loi, soit apte à conduire ou à faire fonctionner le véhicule, ni sans avoir atteint soit seize ans, soit l'âge légal»

-après une bataille judiciaire de plusieurs années sur la question de savoir si les assureurs pouvaient se prévaloir de cette clause pour refuser leur garantie, la Cour d'appel, dans une affaire *General Accident* [2000] R.J.Q. (C.A.) 617 a tranché en 2000 par la négative:

La clause signifie que l'assuré est généralement qualifié pour conduire une automobile en ce sens qu'il a l'habileté et la compétence pour ce faire. La clause ne réfère à un moment spécifique durant lequel l'assuré n'a pas l'aptitude à conduire parce, par exemple, il a consommé de l'alcool même si sa consommation est telle que le fait de conduire dans cet état pourrait contrevenir au Code Criminel.

-On a ensuite invoqué l'article 2464 C.c.Q. pour prétendre que l'état d'ébriété équivalait à une faute intentionnelle

-Cet article exclut en effet la garantie des dommages volus par l'assuré. La Cour a déclaré que

la jurisprudence largement majoritaire qualifie d'accident, et non de faute intentionnelle le dommage causé par une personne en état d'ébriété à elle-même ou à autrui. Et les auteurs d'acquiescer, sauf lorsque la consommation d'alcool visait à faciliter psychologiquement la réalisation du risque.»

La Cour a donc décidé que l'état d'ébriété ne pouvait être assimilé à une faute intentionnelle.

-Reste la question de l'ordre public

-Précisons d'abord que les actes criminels sont assurés lorsqu'ils ne sont expressément pas exclus: par la police: art. 2481

-la police automobile ne contient pas de telle exclusion

-par ailleurs un principe d'ordre public veut que «Nul ne puisse profiter de son crime»

-dans l'affaire *General Accident*, la Cour d'appel ne s'est pas vraiment prononcée sur cet aspect de la question

-mais, depuis, la Cour suprême dans une affaire *Goulet c. Cie d'assurance TransAmerica* 2002 CSC 21 a réaffirmé ce principe fondamental.

-elle a décidé, dans le cas d'un assuré qui s'est tué en posant une bombe dans un véhicule stationné, que son assurance-vie pouvait être payée à la bénéficiaire car l'assuré ne profitait pas personnellement de son crime. Comme la police d'assurance automobile, la police d'assurance-vie en cause ne contenait d'exclusion des conséquences des actes criminels.

-A contrario, par conséquent, celui qui profite de son crime n'a pas droit à l'assurance. C'est évidemment le cas de l'assuré qui démolit son automobile alors qu'il est en état d'ébriété

-la décision de la Cour d'appel dans *Général Accident* pourrait donc être renversée, à moins que l'on juge que le caractère imposé de la

police justifie une exception à l'application de ce principe d'ordre public.

-Conclusion:

Y a-t-il lieu de rétablir la clause de la conduite en état d'ébriété selon les règles du droit commun puisque l'indemnisation des dommages matériels n'est pas une assurance sans égard à la responsabilité?

3. L'utilisation de l'âge, du sexe et de l'état civil comme facteurs de détermination du risque automobile

-ces facteurs de tarification ont longtemps été perçus et dénoncés comme étant des motifs de discrimination contraires à la Charte des droits et libertés de la personne

-tant par la Commission des droits de la personne

-que par l'Inspecteur Général des Institutions financières et ce à plusieurs reprises à plusieurs reprises.

-

-une décision importante de la Cour suprême, (l'arrêt *Zurich* de 1992, [1992] 2 R.C.S. 321) a considéré que ces critères de tarification constituaient des motifs de discrimination interdits par le Code des droits de la personne de cette province

-la Cour suprême cependant donné du à l'industrie de l'assurance pour trouver les moyens d'éviter à l'avenir de fixer la prime en fonction de l'âge, du sexe et de l'état civil d'abandonner

-deux fortes dissidences des Juges McLachlin et L'Heureux-Dubé interdisaient carrément l'utilisation de ces facteurs de tarification.

-la Charte québécoise a été modifiée en 1996 pour éviter d'avoir à apporter une solution au problème de la discrimination permise en assurance au moyen d'un règlement, comme le prévoyait l'ancien article 20.

-le nouvel article 20.1 se lit comme suit:

Dans un contrat d'assurance ou de rente, un régime d'avantages sociaux, de retraite, de rentes ou d'assurancæ ou un régime universel de rentes ou d'assurancæ, une distinction, exclusion, ou préférence fondée sur l'âge, le sexe ou l'état civil est réputée non discriminatoire lorsque son utilisation est légitime et que le motif qui la fonde constitue un facteur de détermination de risque, basé sur des données actuarielles.

-l'applicabilité de cette disposition à l'assurance automobile pose un sérieux problème d'interprétation

-l'association des mots «contrat d'assurance et de rente» avec l'énumération qui suit donne assez clairement à entendre que seules les assurances de personnes sont visées par cette disposition. Cette interprétation est d'ailleurs d'autant plus plausible que l'exception à la discrimination sur la base de l'âge et du sexe est essentielle dans ces assurances.

-après la décision de la Cour suprême, il eût été facile pour le législateur d'être plus précis et de viser expressément les assurances de dommages si tel était son intention. Bref, ce problème pourrait surgir à nouveau

-en tout état de cause d'ailleurs le caractère légitime de l'utilisation de ces critères en assurance automobile devra être démontré

-et enfin cette discrimination devra être fondée sur des données actuarielles.

Voilà quelques réflexions sur la tarification du risque, la disparition de la clause de conduite en état d'ébriété dans l'assurance collision et sur l'utilisation de l'âge, du sexe et de l'état civil comme facteurs de tarification qui pourraient être jugés contraires à une discrimination permise par la Charte des droits et liberté de la personne en assurance automobile.