

Faut-il nationaliser l'assurance automobile dans la province de Québec ?

Gérard Parizeau

Volume 38, Number 4, 1971

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103699ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103699ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, G. (1971). Faut-il nationaliser l'assurance automobile dans la province de Québec ? *Assurances*, 38(4), 257–276.
<https://doi.org/10.7202/1103699ar>

ASSURANCES

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :
L'abonnement : \$3.50
Le numéro : - \$1.00

Membres du comité :
Gérard Parizeau, Michel Parizeau,
Gérald Laberge, Jacques Caya,
Pierre Beaudry, secrétaire
de la rédaction

Administration :
410, rue Saint-Nicolas
Montréal

Courrier de la deuxième classe — Enregistrement N° 1638

257

38^e année

Montréal, Janvier 1971

N° 4

Faut-il nationaliser l'assurance automobile dans la province de Québec ?

par

GÉRARD PARIZEAU

Bon nombre de gens affirment que pour régler les problèmes de l'assurance automobile dans la province de Québec, il faut avoir recours à la nationalisation.¹ Certains apportent des arguments nombreux. Nous voudrions en retenir deux ici, les analyser et tenter d'indiquer le plus succinctement possible la situation actuelle et les solutions qui, à court ou à long terme, permettraient, croyons-nous, non de régler la question définitivement et dans le sens de la nationalisation, mais d'améliorer sensiblement les coûts et les problèmes d'une grande industrie, à laquelle chacun d'entre nous est lié directement ou indirectement.

Voici les deux arguments principaux, semble-t-il que l'on emploie au Canada :

a) la province de la Saskatchewan a un régime étatisé.

¹ Nous ne distinguons pas ici entre nationalisation et étatisation. Nous ne voulons garder que l'idée de la main mise du gouvernement sur des affaires existantes, sans discuter le mode de procéder.

Les résultats y sont bons puisque l'assurance y coûte beaucoup moins cher que dans la province de Québec;

b) le coût d'administration de l'assurance-automobile est beaucoup plus faible dans la Saskatchewan (16.3%) que dans la province de Québec (41%).

À cela, on ajoute: l'assurance automobile doit être obligatoire.¹

258 Nous allons passer en revue ces trois éléments en présentant les faits comme nous les voyons, dans leur aspect le plus objectif.

Le premier, c'est la comparaison entre la Saskatchewan et le Québec. Il est exact que la différence de coût est considérable. Au premier abord, elle semble injustifiable. Si l'on réfléchit un instant, on vient à la conclusion qu'il n'y a vraiment pas de commune mesure entre les deux provinces, au point qu'il est impossible d'établir une comparaison valable. La Saskatchewan est un pays de plaine, avec des routes tracées à une époque beaucoup plus récente que dans la province de Québec, où la plus grande partie des voies secondaires (les plus importantes en longueur) ont pendant longtemps desservi des maisons d'abord, puis des villages. Le plus grand nombre a été amélioré, mais sans que la correction soit suffisante. Seules les grandes voies de communication correspondent aux normes reconnues. De plus, la circulation est infiniment moins grande dans l'une que dans l'autre province, puisque la population est beaucoup moindre et la concentration urbaine beaucoup plus faible. À noter aussi que la circulation a lieu en plaine dans un cas et, en partie, en pays de collines et de montagnes dans l'autre. Si l'on veut comparer deux milieux géographiques à peu près semblables, il faut le faire pour l'Alberta et la Saskatchewan où la configuration du sol,

¹ Voir, par exemple, la brochure que la C.S.N. a consacrée à l'assurance automobile sous le nom d'« Assurance automobile, pour une régie publique ». P. 173.

la population,¹ la construction des villes et la densité de la circulation sont à peu près identiques. Mais alors que constate-t-on, d'après les chiffres tirés d'une étude faite par le Bureau d'Assurance du Canada, au cours de l'enquête menée dans la province d'Alberta ?² Dans bien des cas, le tarif est inférieur dans l'Alberta que dans la Saskatchewan. Pour qu'on s'en convainque, voici quelques exemples³ :

259

	Premier groupe (2 conducteurs âgés de 25 ans ou plus — 3 ans sans accident ⁽³⁾ (24%)	Deuxième groupe (2 conducteurs de plus de 25 ans — 3 ans sans accident. Jusqu'à 10 milles du bureau). ⁽³⁾ (32%)	Troisième groupe (Cultivateurs) (4%) ⁽³⁾	Quatrième groupe Affaires et promenade. (Sans conducteur de moins de 25 ans — 3 ans sans accident (4%) ⁽³⁾
i) En Alberta :				
Calgary et				
Edmonton	\$73	\$91	\$66	\$112
Medecine Hat	\$70	\$79	\$63	\$ 96
Peace River	\$88	\$100	\$77	\$122
ii) En Saskatchewan :	\$90	\$90	\$90	\$90

Dans le cas des voitures utilisées pour promenade et affaires, le tarif est inférieur dans la province de la Saskatchewan. Par contre, il ne l'est pas dans les autres cas, à deux exceptions près. Or, si l'assurance est étatisée en Saskatchewan, elle relève de l'initiative privée dans l'Alberta. Devant cela, l'argument de la nationalisation est faible puisque

¹ En 1966, la Saskatchewan a deux villes de plus de cent mille âmes, Régina (131,127) et Saskatoon (115,892). A Moose Jaw qui est la troisième en importance, il y avait 33,417 âmes. La même année, en Alberta, deux villes dépassent cent mille âmes: Edmonton (376,925) et Calgary (330,575); puis l'on tombe à 37,186 avec Lethbridge.

² Basés sur trois voitures: Chevrolet Bel Air, Ford Custom et Plymouth Belvédère, toutes trois de modèle 1969. Garantie: Dommages corporels \$35,000, frais médicaux, assurance individuelle dont l'indemnité hebdomadaire (\$35), tous risques avec franchise de \$250 (et \$25 selon le cas) et de \$200 respectivement. Bref, dans l'ensemble, une garantie à peu près identique.

³ La répartition entre les quatre groupes est comme suit:

24% des assurés — Voitures de promenade.

32% des assurés — Voitures de promenade et bureau.

4% des assurés — Cultivateurs.

4% des assurés — Affaires et promenade.

la situation est à peu près identique dans la province du Manitoba, qui est géographiquement comparable à celle de la Saskatchewan. Il est vrai qu'on vient de nationaliser l'assurance dans cette dernière province. D'un autre côté, on ne l'a pas fait pour des raisons techniques, mais pour satisfaire à un engagement pris en période électorale et avec une majorité d'une seule voix.



260

Pour pousser l'étude technique plus loin, nous suggérons qu'on fasse une comparaison entre les provinces de Québec et d'Ontario. Là également la différence de prime est considérable. Ainsi, pour une voiture Impala ¹ la prime comparative à Montréal et à Toronto est comme suit:

Montréal	—	\$344
Toronto	—	\$196

Par rapport à celle de Montréal, la prime de Toronto est inférieure de 43 pour cent.²

Pourquoi ?

Il y a plusieurs explications que voici. La première est d'ordre statistique. Elle nous est fournie par les chiffres officiels de la Canadian Underwriters' Association qui, dans son relevé du *Green Book* ³, analyse les résultats de toutes les provinces, sauf la Saskatchewan qui n'adhère pas au Syndicat. Les voici:

¹ Voiture Impala - Chevrolet 1970, utilisée pour affaires et promenade, aucun conducteur de moins de 25 ans. Assurance des dommages aux tiers (\$100,000), des frais médicaux (\$2,000), Collision (franchise \$100), risques multiples (avec franchise de \$25).

² Si les renseignements qu'on nous donne sont exacts, la différence sera proportionnellement moins grande à cause d'une hausse de tarif plus grande en Ontario que dans le Québec en 1971. Les tarifs utilisés précédemment sont ceux de 1970.

³ Publication annuelle dans laquelle le B.A.C., suivant une méthode uniforme, groupe les statistiques de toutes les provinces sauf la province de Saskatchewan.

A S S U R A N C E S

	Québec	Ontario	% d'excédent dans le Québec
Fréquence annuelle des sinistres par cent voitures assurées en 1969 ¹	12	8.7	38
Coût moyen des sinistres — même base	\$830	\$752	13

Dans le Québec, la fréquence des sinistres était, en 1969, de 38 pour cent plus élevée que dans l'Ontario et le coût de règlement de 13 pour cent de plus. Si l'on établit la prime pure dans deux villes pour les dommages corporels et matériels (c'est-à-dire le nombre d'accidents multiplié par le coût moyen et divisé par le nombre de voitures assurées), on obtient le résultat suivant:

	Pour Montréal	Pour Toronto	% de l'une à l'autre
Prime pure moyenne	\$102	\$72	70

Il y a là une première explication de la différence de prime pour les dommages corporels et matériels seulement. Ce qui est l'élément le plus important de la prime.²

En voici d'autres d'un caractère soit juridique, soit technique:

i) Dans les provinces de droit commun — comme l'Ontario — l'automobiliste n'est responsable envers les personnes transportées que s'il a commis une faute grave ou grossière, comme on dit dans le jargon du métier. Dans la province de Québec, la moindre faute entraîne une indemnisation. Que représente exactement cet élément dans les indemnités de dommages corporels? Il est difficile de le dire avec exactitude, mais on a estimé que, de 1961 à 1964,³ il a été d'environ

¹ Pour les dommages corporels et matériels aux tiers: voitures de promenade et affaires — cultivateurs exclus, dans les deux cas. D'autres statistiques basées sur des données différentes donnent des indications encore pires. Ainsi le Bureau d'Assurance du Canada dans son bulletin du dix décembre 1970 présente les chiffres suivants pour le premier semestre de 1970:

	% de l'une à l'autre	Fréquence des accidents par 1,000 voitures en circulation
Dans Ontario	52	21.9
Dans Québec	—	41.6

² C'est pourquoi nous ne nous préoccupons que de cet aspect particulier.

³ Statistical agency. 1966.

14.4 % des sommes versées pour les dommages corporels dans la province de Québec et seulement de 1.1 % dans celle d'Ontario. Ce premier chiffre indique l'importance de ce poste qui, au premier abord, peut sembler négligeable. Un autre indice en souligne la portée. Dans 418 dossiers d'une importante société d'assurance-automobile, choisis au hasard en 1970, on en a trouvé 61 qui prévoyaient des dommages aux personnes transportées dans le véhicule assuré. La réserve constituée était de \$375.800, soit 30% de celle que l'on avait établie pour les 270 dossiers ayant trait à des dommages corporels (sur un total de 418). Il y a donc là un élément qu'il ne faut pas non plus mettre de côté sans lui accorder son importance réelle.

ii) Le Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile ¹ est à la charge des assureurs dans la province de Québec, tandis que, dans l'Ontario, il fait l'objet d'une taxe spéciale perçue au moment où le conducteur reçoit son permis. On ne saurait mésestimer cet autre élément de tarification puisqu'en 1968 et 1969, les indemnités totales versées par les assureurs dans la province de Québec, de ce chef, se sont élevées à \$5,112,382 et \$5,940,476 respectivement. À cela, il faut ajouter les sommes mises en réserve en 1968: \$6,868,000 qui sont passées à \$8,779,000 en 1969 et à \$10,600,000 en 1970. En 1970, les cotisations vont être de \$6,225,000 environ. Les assureurs doivent tenir compte des cotisations, aussi bien que de l'augmentation des réserves. En regard de primes de l'ordre de \$271,000,000, cela veut dire que la participation des assureurs à la Caisse d'indemnisation dans la province de Québec s'élève à quelque trois pour cent des primes perçues. Tandis que les assureurs ontariens,

¹ Créé par la loi de l'indemnisation des victimes des accidents de la route (S.R. 1941, C. 142 a 70; 9-10 Elizabeth II, C. 65, a 1). Ce fonds a pour objet d'indemniser ceux qui, ayant subi un dommage, n'ont pu en être remboursé par son auteur.

encore une fois, n'ont pas à tenir compte de ce poste particulier dans leur tarif, puisque le gouvernement perçoit une cotisation spéciale au moment où le permis du conducteur lui est remis.

iii) Deux autres éléments augmentent la charge des assureurs dans la province de Québec:

a) le fait que l'intérêt sur la somme accordée par le tribunal compte à partir de la date d'inscription de la cause et non à compter du jugement, comme dans l'Ontario. Pour estimer cet élément nouveau on peut se rappeler qu'il faut d'un à deux ans pour obtenir une décision de la Cour Supérieure, quelque trois ou quatre pour un arrêt de la Cour d'Appel et jusqu'à sept ou huit pour celui de la Cour Suprême. On peut voir par là ce que représente cette partie des frais extra-judiciaires, même s'il s'agit d'intérêt simple.

263

b) Les frais médicaux. Théoriquement, cette dépense n'a plus sa raison d'être depuis le 1^{er} novembre 1970, puisque la province de Québec a maintenant une assurance accidents et maladie, comme l'Ontario l'a eue deux ans auparavant. Seuls subsistent les frais non garantis par la Régie et ceux qui, pouvant être attribués à la faute d'un tiers, donnent lieu à un recours par la Régie contre ce dernier. Avant le 1^{er} novembre, il y a certainement eu là une dépense venant s'ajouter aux autres et dont on doit tenir compte si l'on veut que la comparaison soit valable. Dans l'Ontario, en 1969-1970, le coût de l'avenant des frais médicaux était de \$2 contre \$5 dans le Québec. Depuis il a été réduit à \$2 dans Québec, en tenant compte d'un risque moindre correspondant à des frais indemnibles moins élevés.

Sous le même titre, je crois, il faut ajouter la différence du coût d'hospitalisation entre le Québec et l'Ontario. Elle va diminuant avec les années, mais elle reste quand même

A S S U R A N C E S

assez importante puisque, d'après la Commission d'enquête sur la Santé et le Bien-Être social, le coût comparatif des frais d'hospitalisation s'établissait ainsi entre 1966 et 1968 pour les deux provinces.¹

Dépenses par journée d'hospitalisation	1966	1967	1968
Dans Québec	\$43.96	\$49.15	\$52.54
" Ontario	\$35.69	\$40.43	\$46.25
Différence en pourcentage:	23.1	21.16	13.6

264

La différence va décroissant d'année en année. Elle a été assez substantielle cependant, pour qu'on la mentionne ici comme un facteur de coût et de tarification, tout au moins pour les années antérieures à 1970.

Il y a aussi la note du médecin. On estime que, dans l'Ontario, elle est un peu moins élevée que dans le Québec; peut-être de 5 pour cent en moyenne.

Comme on le voit, avant de juger aussi péremptoirement qu'on le fait, il faut être au courant du dossier. Nous nous permettons de le soumettre aux gens qui, en toute bonne foi, ne voudraient pas conclure sans avoir les éléments d'une opinion établie sur des faits.



Venons-en maintenant à la deuxième partie de cette étude: le coût d'administration de l'assurance-automobile. Pour qu'on en juge, voici les derniers chiffres établis par le Bureau d'Assurance du Canada.²

	% des primes
Province de Québec	27.6 ³
" d'Ontario	30.1
" d'Alberta	31.6

¹ Ann. 1, P. 15. Rapport de 1969.

² Bulletin N° 70-23. Dix novembre 1970.

³ Un sondage, fait auprès de divers assureurs, nous indique des pourcentages allant de 25.2 à 29% taxe comprise; ce qui, en somme, confirme ce chiffre assez bien.

Quant à la Saskatchewan, on fixe généralement le pourcentage à 16.3 pour cent; mais en procédant ainsi on ne tient pas compte de tous les éléments. Ainsi, à l'assurance initiale fournie par la Régie de l'État, il faut ajouter les frais supplémentaires de l'assurance d'excédent. Ce qui porte le pourcentage à 24, bien près des frais d'administration du Québec¹.

De toute manière, comme on le voit, on est loin du chiffre de 41 % mentionné parfois, avec le commentaire suivant :

265

« 4.2% du montant des dépenses imputées aux réclamations représentent en fait des dépenses administratives, ce qui signifie que 41% des primes perçues iraient aux dépenses (au lieu du chiffre officiel de 37 %) »².

Devant les chiffres qui précèdent, on ne peut affirmer comme le fait également la C.S.N.: « ... en réalité moins de 59% des primes perçues retourneraient aux accidentés — ce qui porterait le taux de dépenses administratives et des profits à plus de 41 % ».

Les chiffres du Bureau d'Assurances du Canada sont établis à l'aide d'une méthode uniforme, mise au point par le Bureau et qui permet maintenant une comparaison équitable.

Comment expliquer que les frais d'administration soient inférieurs dans le Québec ? C'est d'abord que la commission à l'intermédiaire y est inférieure (12½% au lieu de 15%, par exemple pour les voitures particulières). Puis, parce qu'en enlevant cet élément qui ne varie pas, quelle que soit l'importance totale de la prime, les autres postes ont tendance à prendre une importance décroissante avec la prime totale. Ainsi,

¹ Voir à ce sujet « The Report of The Legislative Committee on Automobile Insurance to the Legislative Assembly of Alberta (March 1940). » P. 48. « The average ratio on all automobile insurance, written in Saskatchewan over the past 20 years — y lit-on — is 76% for claims and 24% for administration. »

Voir aussi : « L'Assurance automobile. Le Groupe Prévoyants du Canada », P. 20.

² Page 54. « Assurance automobile — pour une régie publique ».

les frais d'administration ne sont pas nécessairement proportionnels au chiffre d'affaires, quoiqu'ils aient tendance à être uniformes dans l'ensemble. À moins d'avoir des méthodes administratives moins efficaces, moins mécanisées ou une main d'œuvre beaucoup plus coûteuse, les frais seront proportionnellement plus bas avec des primes plus élevées.



266 Reste l'assurance obligatoire. On a raison de soulever le point. L'assurance obligatoire est censée régler la question. Avec elle, en effet, ne peut conduire que celui qui est assuré. À ce point de vue, la mesure prévue par la province du Manitoba, pour novembre 1971, nous paraît heureuse. Ne pourra alors obtenir un permis que celui qui est assuré: l'assurance pour les dommages corporels et matériels aux tiers portant non plus sur la voiture et son propriétaire, mais sur le conducteur. Il y a là une formule excellente en soi. Malheureusement, dans la pratique les choses ne se passent pas toujours comme on le prévoit. Il y a ceux qui conduisent sans permis, donc sans assurance. Il y a les gens qui viennent de l'étranger ou d'une autre province où les mêmes dispositions n'existent pas. On doit conclure croyons-nous, que l'assurance obligatoire n'est pas une panacée. Dans l'État de New-York (où elle est obligatoire), comme dans l'Ontario et dans le Québec (où elle ne l'est pas) l'assurance doit être complétée par un fonds d'indemnisation. Une fois de plus, il faut admettre qu'aucune solution n'est complète en soi.



Les syndicats ouvriers insistent pour qu'on améliore les choses. Ils ont raison. L'assurance coûte trop cher dans la province de Québec; mais il ne faut pas oublier que les primes reflètent un état de choses, dont l'indifférence à presque tous les degrés est la cause principale. Que faut-il faire? Voici, à notre avis, quelques éléments de solution au problème du coût. S'ils le voulaient, les syndicats, les assureurs, les

pouvoirs publics et les corps intermédiaires pourraient faire donner à ces suggestions l'importance qu'elles méritent. D'autant plus que le gouvernement semble prêt à faire un effort sérieux.

1° — Il faudrait obtenir des services que les règlements et les lois soient appliqués avec toute la sévérité nécessaire. Actuellement, on ne peut pas dire que l'automobiliste conduit n'importe comment et qu'on le laisse faire, mais, trop souvent, les règles les plus élémentaires sont violées sans que personne n'intervienne. Sur les autoroutes, par exemple, le maximum de vitesse n'est pas observé, les automobilistes conduisent parfois en zigzag ou se coupent les uns les autres. Il suffit de les utiliser régulièrement pour constater avec quelle fantaisie certains procèdent. Sur les routes secondaires — ce qui est plus dangereux — souvent le maximum de vitesse est dangereusement dépassé. Ailleurs, il devrait être réduit sensiblement à cause de la nature et de l'étroitesse de la voie. Il serait possible de citer de nombreux exemples. Limitons-nous aux trois que voici. Dans un cas, un automobiliste a conduit sa voiture soir et matin de quatre-vingts à cent milles à l'heure l'été dernier, sans être arrêté ni même suivi par la police. À un autre moment un autre conduisait à peu près à la même vitesse, en se contentant de saluer les agents de la circulation d'un large geste de la main quand il les rencontrait. Aucun d'eux ne s'opposait à la vitesse de sa voiture parce qu'on le connaissait: cela suffisait. Le troisième exemple est très caractéristique d'un état d'esprit. Une jeune femme conduit sa voiture à la vitesse maximale. Au service intéressé, on fait venir le mari et on dit: qu'est-ce qu'on fait ? Si on pose la question, c'est qu'on est prêt à classer le dossier sans plus insister. Or cela, ce sont des cas vécus que nous citons parce qu'ils indiquent un état d'esprit qui ne peut pas ne pas donner les pires résultats.

Dans les autres provinces — comme l'Ontario — la vitesse est surveillée de très près. À tel point que certains automobilistes ralentissent dans l'Ontario pour accélérer au Québec. Quand on leur demande pourquoi, ils disent tout simplement avec un certain cynisme: « dans l'Ontario, je risque une amende croissant avec le nombre de milles dépassant la vitesse maximale autorisée; tandis que dans le Québec le risque est faible. Et on peut arranger ça ». Il ne faudrait pas que l'on puisse « arranger ça », même pour des amis...

Il faut que le gouvernement applique les règlements avec la plus grande sévérité. Sans quoi personne ne les prend au sérieux et beaucoup agissent comme si tout leur était permis. Pour montrer ce que l'on fait ailleurs, citons le cas de la Nouvelle-Écosse où, il n'y a pas tellement longtemps, un ministre s'est vu suspendre son permis de conducteur pour une infraction grave. Il faut aller jusque là, sans quoi tout le monde a tendance à ne rien observer.

Cette règle de la vitesse s'applique également à toutes les autres infractions, comme doubler dans une courbe ou dans une côte, se livrer à des épreuves de vitesse, conduire en état d'ivresse, etc.

2° — Chacun est, à peu près, laissé libre de conduire sa voiture dans l'état où elle se trouve. Quand on fait des sondages, on est surpris de ce que l'on voit. Ainsi, entre le 2 juin et le 30 septembre 1969, on a constaté que sur 28,000 véhicules examinés 47.4 pour cent seulement étaient en bon état de conduite. Et que dire des autobus scolaires dont l'examen mécanique, à certains moments, a révélé les choses les plus invraisemblables. En 1968 par exemple, on estimait à un tiers les autobus scolaires dont l'état mécanique ne correspondait pas aux normes de sécurité.¹

¹ *Montreal Gazette*. 25 juillet 1969.

Partout où on est parvenu à diminuer la fréquence des sinistres, on a suivi de près l'état mécanique des voitures, soit à l'aide d'ateliers mobiles, soit en forçant l'automobiliste à faire examiner son véhicule régulièrement. Freins, phares, pneus, essuie-glaces, tout cela doit donner lieu à une vérification périodique si l'on veut réduire le nombre et la gravité des accidents.

3° — Actuellement, quand un automobiliste comparaît devant un magistrat de police pour avoir conduit en état d'ivresse, pour excès de vitesse ou pour avoir dépassé une autre voiture dans une courbe ou dans une pente, il est difficile pour le tribunal de juger la gravité du cas. Le permis de conduire peut contenir une indication, mais bien incomplète. Dans un certain nombre de provinces et d'états chez nos voisins, on a imaginé des points qui sont retirés à l'automobiliste au fur et à mesure qu'il a une contravention ou qu'il accomplit un acte préjudiciable à son dossier. Si le juge veut mieux connaître le cas du prévenu, il n'a qu'à lui demander de déposer au tribunal les points qu'il lui reste. Ainsi, il connaît immédiatement le dossier et il peut juger et condamner en connaissance de cause.

269

Certains juges ont pour les prévenus beaucoup d'indulgence. La justice doit se faire clément, disent-ils. En condamnant à une peine assez dure, on empêche peut-être l'automobiliste de gagner sa vie. On lui cause un tort presque irréparable, surtout s'il est père de famille. Il ne faut pas que les juges soient durs ou injustes, mais ils doivent exercer des sanctions assez sévères pour qu'on soit convaincu de ne plus recommencer. Nous violons tous plus ou moins les règlements de la route, mais il est évident que si chacun est convaincu qu'il peut faire à peu près n'importe quoi et que le tribunal sera toujours indulgent, comme certains pères aux fredaines de leur fils, on n'obtiendra jamais une observance suffisante de la loi et des règlements; ce qui est la condition essentielle de la sécurité

routière. A un colloque récemment un membre du tribunal de sécurité concluait ainsi : « Justice et charité devraient être à la base de toute réforme de notre système actuel de punition pour commission d'une infraction au code de la route. » Théoriquement, c'est bien, mais en pratique c'est bien dangereux pour la sécurité routière. Récemment, aussi, dans un discours où il faisait l'éloge de Saint Louis, à l'occasion du VII^e centenaire de sa mort, Maurice Druon rappelait ainsi l'esprit qui le guidait dans ses jugements :

« Il eut certes été à Saint Louis plus facile de pardonner que de punir; son âme pieuse ne se fût pas alourdie du poids que constitue la responsabilité de la mort d'un semblable, même si cette décision est juste. D'autre part, on s'attire toujours plus d'éloges à gracier qu'à châtier. Il y a une sorte de démagogie de la justice qui, comme toute démagogie, si elle sert provisoirement celui qui l'emploie, est finalement pernicieuse pour l'ensemble de ceux qui l'applaudissent. Dans ce cas précis et que l'Histoire a retenu, Saint Louis montra que, pour un roi, l'esprit de justice doit l'emporter sur tout et même sur l'esprit de charité. »¹

Si les juges continuent d'être bienveillants pour les automobilistes, sauf quand il s'agit de condamner le tiers responsable de l'accident à des indemnités croissantes, les règles de la route ne seront jamais suivies avec un tant soit peu d'exactitude et les primes continueront leur marche croissante, avec l'augmentation de la fréquence des accidents et du coût de règlement. À ce point de vue, le tribunal a une responsabilité qui ne doit pas être mésestimée. Il doit aussi accorder à l'alcootest toute son importance.

4° — On devrait également être beaucoup plus sévère dans l'octroi des permis. Pour s'en convaincre, voici des cas tirés des dossiers de compagnies d'assurances en 1968 et 1969. Ils indiquent à quel point on est large, aveugle ou bien curieusement indulgent.

¹ La Revue des Deux Mondes, Décembre 1970. P. 528.

1^{er} cas — « Un conducteur, âgé de 95 ans, est impliqué dans deux accidents en décembre 1966 et en août 1967. »

2^e cas — « Le conducteur a été condamné à quatre reprises pour avoir conduit une automobile alors que ses facultés étaient affaiblies, soit

en août 1959 — Suspension de permis — 3 mois,

en août 1961 — Suspension de permis — 6 mois : amende \$50,

en mai 1964 — Suspension de permis — 3 mois,

en novembre 1966 — Suspension de permis — 3 mois.

271

« L'infraction de mai 1964 est survenue lors d'un accident. Des dommages ont été causés au tiers pour \$351.95.

« Le Bureau des Véhicules Automobiles ne peut plus interdire à cette personne la conduite d'un véhicule automobile, puisqu'elle a été pénalisée pour toutes les infractions qu'elle a commises. »

3^e cas — « Le conducteur est âgé de 75 ans. Il a une vision très faible, d'après les renseignements obtenus dans un rapport d'enquête où l'enquêteur a eu une entrevue avec le conducteur. Le rapport médical confirme les renseignements fournis au Bureau des Véhicules Automobiles. Aucune suite. »

4^e cas — « Un conducteur âgé de 49 ans : permis de conduire suspendu aux dates suivantes :

Avril 1954, 3 mois : amende \$50. Facultés affaiblies.

Septembre 1954, 6 mois. Facultés affaiblies.

Octobre 1959, 6 mois : amende \$50. Facultés affaiblies.

Mars 1964, 3 mois : amende \$50. Facultés affaiblies.

Septembre 1964, 12 mois : amende \$50. Facultés affaiblies.

Avril 1966, 4 mois : amende \$50. Enfin, pour terminer, un délit de fuite. »

5^e cas — « Un conducteur âgé de 57 ans. Le rapport médical mentionne qu'il souffre de sclérose en plaque, ce qui contribue à un manque d'équilibre. Le rapport d'enquête, à la suite d'une entrevue avec le conducteur conclut : qu'il souffre de « maladie du sommeil » et d'étourdissements. Mouvements très

lents; il s'aide d'une canne. Renseignements fournis au Bureau des Véhicules Automobiles. Aucune suite. »

6° cas — « Un conducteur sourd-muet — impliqué dans deux accidents, en février 1966 et en août 1966.

Par ailleurs, les chiffres officiels indiquent qu'en 1969 il y avait 1.854 conducteurs âgés de 81 ans et plus, dont 4 ayant de 96 à 99 ans.

272 Tant qu'on procédera ainsi — et il n'est pas sûr qu'on ait vraiment modifié la manière de procéder — on n'empêchera pas que de mauvais ou de très mauvais chauffeurs rendent les routes dangereuses.

5° — Les tribunaux, comme nous l'avons dit, peuvent contribuer à assainir les routes et à diminuer le coût de l'assurance:

- a) en étant très sévères dans les cas graves de récidive;
- b) en étant extrêmement rigides pour ceux qui conduisent sans permis. Il faut noter la croissance des « suspensions pour conduite durant interdiction: douze mois », depuis 1965:

	NOMBRE DE CAS
1965	420
1966	919
1967	979
1968	1.282
1969	1,943

Pour ceux-là, il faudrait être d'un extrême sévérité si l'on veut vraiment en purger la route.

6° — Aux tribunaux, il faut aussi demander d'expédier leur travail plus rapidement. Actuellement, il faut compter pour un jugement en Cour Supérieure d'un à deux ans, en Cour d'Appel de 3 à 4 ans et en Cour Suprême jusqu'à 7 ou 8 ans. Avec tout le respect qu'on peut avoir pour la justice, on ne peut que regretter que ses cogitations et décisions ne soient pas plus rapides.

À l'industrie de l'assurance, il faudrait suggérer des choses non moins précises. Nous résumons ainsi certaines d'entre

elles, tout en demandant, à nouveau, aux syndicats, aux pouvoirs publics et aux corps intermédiaires de nous appuyer. C'est par une action concertée qu'on peut obtenir des résultats. En voici quelques-unes :

i) Depuis longtemps, on procède d'une manière presque immuable à la classification et à la tarification des automobiles. Ne serait-il pas possible de faire faire des recherches statistiques et techniques par des chercheurs non directement intéressés dans l'assurance ? On dépenserait ainsi des centaines de milliers de dollars peut-être, mais on trouverait, sans doute, des méthodes nouvelles. Cela en vaudrait la peine, car certaines années on fait des pertes substantielles quand on n'a pas prévu à temps l'insuffisance des tarifs. Un certain effort se fait mais, à notre avis, il est insuffisant. Il faudrait que les assureurs consentent à faire dans ce domaine ce que font les industries de pointe, constamment à la recherche de procédés et de produits nouveaux. Pour cela, elles acceptent de dépenser sans compter.

273

Ne pourrait-on pas chercher une solution, par exemple, du côté de l'assurance du conducteur et non de la voiture elle-même pour les dommages aux tiers ? Ne pourrait-on également faire faire une enquête sérieuse à propos de l'indemnisation sans faute ? La Saskatchewan la pratique au premier niveau, depuis assez longtemps pour qu'il vaille la peine d'en étudier le fonctionnement sur place. Dans l'état du Massachusetts aux États-Unis, on vient de passer une loi pour assurer l'indemnisation sans autre discussion que le dommage subi. Là également, il y aurait lieu de suivre les résultats de très près sans se laisser distraire par aucune autre considération que l'efficacité.

Puis, il y a la participation de l'assuré dans les bénéfices. Peut-être arriverait-on ainsi à une stabilité des primes, comme on la connaît en assurance sur la vie.

ii) Il y a aussi le règlement des sinistres qu'il faudrait accélérer. Les ententes du type *knock for knock* ou I.D.A. en France devrait être poussées à l'extrême. Coûtant très cher, l'assurance automobile doit donner lieu à des règlements accélérés, rapides, ultra-rapides même, alors qu'actuellement ils sont, trop souvent, lents, extrêmement lents, ultra-lents.

Pouvons-nous demander aussi:

274

a) aux avocats d'avoir recours le plus possible au règlement amiable pour ne pas multiplier les frais, et de ne pas abuser de leurs tarifs. Actuellement, ils n'ont pas les exigences de leurs confrères américains, mais malgré tout leurs honoraires pèsent lourdement dans les frais de règlement.

b) aux courtiers d'assurances d'accepter une rémunération correspondant aux services rendus. Il faudrait que celui qui « a son bureau dans sa poche » ait une commission moindre que son collègue, qui est organisé pour rendre des services véritables à son client. Celui-là pourrait se contenter d'une commission d'apport inférieure à celle que reçoit l'autre mieux organisé, ayant des frais considérables et rendant des services plus étendus. Le principe a déjà été reconnu en Angleterre, par exemple, où les intermédiaires sont rémunérés suivant leurs qualifications. Dans tous les cas, le courtier personnalise l'assurance. C'est la justification de son existence, mais sa rémunération doit se justifier par la qualité même des services rendus.

c) aux garagistes, d'être raisonnables dans leurs exigences. Nous savons que le prix de la main d'œuvre a augmenté ainsi en moyenne depuis quelques années:

À Québec, d'un peu moins de \$6 à \$8, et à Montréal, d'un peu moins de \$7 à \$9, à la suite de l'intervention directe des syndicats.¹

¹ Alors que pendant la même période (1965-69) le coût de l'assurance n'augmentait guère que de dix pour cent. « L'influence du coût de la vie sur l'industrie de l'assurance automobile ». P. 6.

A S S U R A N C E S

On sait, par ailleurs, que le coût de la vie a augmenté à peu près dans la même proportion depuis 1961. Mais il faudrait bien que la diminution de leurs exigences ne suive pas nécessairement l'insistance de l'assureur. Voyons, par exemple, ce qu'il est advenu des réparations suivantes, après intervention du préposé de l'assureur : ¹

	Montant coté par le garage	Coût accepté après discussion	% de réduction
1 ^{er} cas :	\$1,820.52	\$1,560.00	14
2 ^e cas :	\$2,986.87	\$1,754.02	41
3 ^e cas :	\$ 344.93	\$ 154.53	55
4 ^e cas :	\$1,306.25	\$ 787.37	40
5 ^e cas :	\$2,570.56	\$1,986.19	23
6 ^e cas :	\$1,135.00	\$ 676.06	40

275

La réduction obtenue par l'assureur est vraiment trop forte. Elle indique que le garagiste accepte de diminuer ses exigences quand il se sent suffisamment surveillé.

d) aux fabricants d'automobiles, de construire des voitures résistant mieux aux chocs. Récemment, un très important assureur des États-Unis s'engageait à réduire son tarif collision de 20 pour cent dans tous les cas où le pare-chocs pourrait résister, sans dommage à la voiture, à un impact de cinq milles à l'heure. C'est peu, mais à l'heure actuelle dès qu'une voiture est heurtée à l'arrière ou à l'avant, le dégât va croissant avec la vitesse du véhicule au moment où le choc a lieu.² Le fabricant pourrait faire sa part en pensant plus à la résistance

¹ Extrait d'un article paru dans la revue « Assurances » de janvier 1969. Ces six cas sont tirés de 81 exemples qui y sont mentionnés.

² D'après Insurance Institute for Highways Safety, un impact à diverses vitesses peut causer les dommages suivants à une voiture de modèle 1970 :

A 5 milles à l'heure : \$262

A 10 milles à l'heure : \$659

A 15 milles à l'heure : \$975

Pour comprendre, il faut se rappeler que la partie avant de la carrosserie est assez fragile et que le pare-chocs est surtout un élément décoratif, lorsqu'il ne peut s'appliquer à temps et à point sur l'obstacle pour empêcher que ne s'abîment tôles, capots, réservoirs, moteurs et accessoires.

des matériaux et à la protection de la carrosserie et des personnes transportées qu'à l'aspect de sa voiture. En se concertant syndicats, assureurs, pouvoirs publics et corps intermédiaires pourraient obtenir beaucoup dans ce domaine presque ignoré de la sécurité routière.



276

Et voilà le dossier que nous avons pensé soumettre au lecteur et aux syndicats. Formons le vœu qu'ils nous appuient dans nos demandes aux pouvoirs publics et aux techniciens de l'assurance. En nous unissant dans un effort commun, peut-être pourrions-nous obtenir non pas la nationalisation de l'assurance, mais une meilleure conception, une meilleure administration et une meilleure application des règlements et des lois qui régissent l'automobile et l'automobiliste. Quand tous les intéressés prendront au sérieux les mesures destinées à assainir la route, on aura avancé beaucoup. Si on ne le fait pas plus que maintenant, eh bien ! les résultats seront les mêmes. Car le *je-m'en-foutisme* actuel se paie et il coûte cher. Or on le constate à presque tous les niveaux. Si on ne corrige pas l'état d'esprit, on n'obtiendra jamais de résultats valables, quel que soit le régime. Nous craignons qu'à ce propos la nationalisation ne soit pire que le mode actuel : la libre concurrence, avec ses défauts, a des qualités que l'entreprise d'État est incapable d'avoir par sa nature même et qu'on croit écarter en créant un monopole. À de rares exceptions près, le monopole ne règle rien. Ainsi, l'administration de l'assurance hospitalisation rend un peu rêveur celui qui l'étudie même de très loin. Dans aucun domaine de l'initiative privée, on ne se trouve devant une pareille escalade des coûts, dans tout le Canada. Il faut l'admettre, croyons-nous, en toute sincérité.