

L'assurance automobile et la circulation

Roger Lacoste

Volume 7, Number 3, 1939

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1102926ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1102926ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Lacoste, R. (1939). L'assurance automobile et la circulation. *Assurances*, 7(3), 123–128. <https://doi.org/10.7202/1102926ar>

L'assurance automobile et la circulation

par

Me ROGER LACOSTE

123

Si, en temps d'élections, on tente de démontrer l'importance et la valeur du capital humain, on semble l'ignorer dans les accidents causés par des automobiles. Il est difficile d'estimer la compensation que doit recevoir la victime d'un accident soit pour les blessures subies, soit pour la perte que représente pour les parents la mort de la victime. L'énormité de ces dommages doit, cependant, nous porter à réfléchir.

Les accidents d'automobiles donnent naissance à plusieurs problèmes de première importance, qu'on peut résumer comme suit :

1° Peut-on prévenir les accidents d'automobile et comment ?

2° Qui doit-on tenir responsable des conséquences financières d'un accident ?

3° Comment peut-on assurer la responsabilité financière des personnes déclarées responsables des dommages vis-à-vis d'un tiers ?

Je n'ai pas besoin de reprendre ici les nombreuses discussions auxquelles ces sujets ont donné lieu et les solutions qu'on y a apportées. Le problème constitue un tout qu'il est impossible de séparer, mais qui demande une seule solution. Cependant chacun de ces problèmes peut être considéré à son point de vue particulier.

A. Sécurité sur nos routes

La sécurité de la route, c'est encore le meilleur moyen de prévenir les accidents. Je dois avouer que mon opinion ne vaut pas grand chose à ce sujet, car je ne suis nullement qualifié pour trancher le problème de la circulation. Je signalerai, toutefois, que ce problème dépend :

- 124 1° des tracés faits par nos ingénieurs ; tracés prévoyant l'usage d'automobiles modernes, rapides et puissantes ;
- 2° d'une codification claire et précise du « Code de la Route » par nos législateurs ;
- 3° du travail effectif et rapide de nos divers corps de police ;

Les facteurs combinés peuvent faire beaucoup plus pour la sécurité de nos routes que toutes les campagnes et les annonces réunies, sans la coopération des ingénieurs, législateurs et policiers qui doivent prévoir les conditions dans lesquelles se trouvent les conducteurs d'automobiles. Facilitons la tâche du chauffeur et il évitera les accidents presque malgré lui.

B. La compensation des dommages subis par les victimes

Il est certain que, si les chefs de police concentraient leurs efforts pour assurer la sécurité de la route, le paiement des indemnités aux victimes d'accidents serait un problème de moindre importance ; toutefois, aussi longtemps qu'on circulera sur nos routes il se produira fatalement des accidents, qui entraîneront une compensation.

Notre Code Civil, aux articles 1053 et suivants impose une responsabilité à toute personne qui cause un dommage à autrui. Pour pouvoir déterminer cette négligence et la responsabilité qui en découle il faut que les parties présentent les faits à une cour de justice. Il arrive très souvent que ceux-ci ne peuvent être reconstitués avec précision et conséquemment il

est impossible d'établir exactement les responsabilités de l'accident.

Le recouvrement de l'indemnité est alors subordonné à des frais légaux et de perception élevés. Un prompt règlement ne peut être obtenu qu'au prix de concessions considérables de la part de la victime. Dans les cas de dommages insignifiants la victime est payée trois ou quatre fois la valeur de sa réclamation, lorsque l'auteur de l'accident est un automobiliste financièrement responsable ou porteur d'une police d'assurance; car autrement il ne reçoit rien. Ce système peut rapporter beaucoup aux réclamants frauduleux appuyés d'avocats sans conscience et de médecin sans scrupules.

125

Lorsqu'un réclamant ne reçoit pas une indemnité correspondant aux dommages subis, les conséquences de l'accident sont supportées soit par la personne blessée elle-même, soit par ses fournisseurs qu'elle ne peut payer, par les hôpitaux et les médecins dont elle ne peut acquitter la note, par le propriétaire dont elle ne peut payer le loyer ou par le public en général.

Il y a deux solutions possibles à cet état de choses :

1° Modifier les règles de procédure de façon à aider et à uniformiser le règlement des indemnités dues aux victimes d'accidents. Cela est la tâche du Barreau.

2° Changer le système actuel en un système de compensation qui ressemblerait un peu au système de notre Commission des Accidents du Travail, système par lequel les incapacités et les dommages sont évalués d'avance par une table et un tarif préparés à l'avance.

Les critiques soulevées suffisent, je crois, pour montrer les désavantages de ce deuxième système. Le public de notre province a déjà assez souffert du retrait des réclamations dues aux accidents du travail des mains des avocats sans qu'on lui

enlève de nouveau le règlement des réclamations dues aux accidents d'automobile.

Il est temps que notre Barreau étudie la question sérieusement et adopte un plan uniforme pour régler ces réclamations.

C. Responsabilité financière

126

Quelle que soit la manière d'estimer les dommages subis par les victimes d'accidents, on n'obtiendra le résultat recherché que si on prévoit un moyen efficace d'indemniser la victime.

Actuellement, la victime d'un accident qui obtient un jugement en sa faveur dépend entièrement de la solvabilité de l'auteur de l'accident pour recevoir l'indemnité. En effet, dans la province de Québec il est loisible à un automobiliste d'assurer ou de ne pas assurer son automobile. Les gens les moins fortunés sont ceux qui sont les moins enclins à assurer leur vieille voiture. La situation du réclamant est meilleure lorsque l'auteur du sinistre est assuré.

Récemment aux États-Unis le comité d'étude pour la compensation des accidents d'automobile a fait une enquête sur 3,400 cas d'incapacité partielle temporaire. Cette enquête a donné les résultats suivants :

« 86% des réclamants, dans les cas où les auteurs de l'accident avaient de l'assurance, ont touché une indemnité; seulement 27% des réclamants ont touché une indemnité lorsque l'auteur du délit n'était pas assuré. Les dépenses d'hôpitaux et de médecin ont été payées dans 60% des cas où l'auteur de l'accident était assuré, tandis que seulement 11% des victimes frappées par des personnes ne portant pas d'assurance ont retiré un montant suffisant pour payer leur hospitalisation et le compte du médecin ». Je pourrais continuer à citer de tels exemples à l'infini.

Cet état de choses a amené plusieurs États aux États-Unis et toutes les autres provinces du Canada à voter une loi

dite de « Responsabilité financière ». De son côté, l'État du Massachussets a adopté le 1er janvier 1927 une loi obligeant tous les véhicules à s'assurer. M. Ralph H. Blanchard de l'Université de Colombia a déclaré que cette loi a donné les résultats suivants :

1° Elle a assuré la responsabilité financière dans cet État ;

2° Elle a établi qu'il n'y a aucune relation entre le nombre des accidents et l'assurance prise par les chauffeurs ; de telle sorte qu'on ne peut déterminer d'avance les résultats des accidents.

127

3° Que les résultats directs de cette loi a été de produire une moyenne de réclamations beaucoup plus élevée pour l'automobile assurée que ce qui aurait normalement eut lieu si cette loi n'avait pas été passée.

Quelle que soit la cause de cette augmentation l'on peut dire qu'elle est principalement due au fait des réclamants qui ont produit leur réclamation alors qu'ils ne l'auraient probablement pas fait autrement.

Les compagnies d'assurance de l'État du Massachussets déclarent qu'elles ont perdu beaucoup d'argent soit parce qu'elles ont été forcées d'assurer des risques qu'elles auraient autrement rejetés, soit à cause de la fraude qui se glisse dans les réclamations.

D. Risque du passager

Je dois ici faire remarquer que, d'après le droit commun, l'automobiliste est responsable de son passager mais que la plupart des gouvernements qui adoptent des lois de responsabilités financières excluent le risque du passager en interdisant au passager de faire une réclamation contre le conducteur de la voiture.

Ces lois sont votées sous l'influence des assureurs qui y voient leur intérêt d'abord, sans apercevoir la position désavantageuse dans laquelle est placée la victime d'accident sans indemnité. Ils cherchent ainsi à éviter le paiement de nombreuses réclamations onéreuses, tout en continuant à percevoir les primes.

Conclusion

128

Je dois conclure cette étude trop brève de la situation de l'assurance automobile par les quelques propositions suivantes :

1° Il faudrait que tous les conducteurs ou propriétaires de véhicules automobiles puissent être tenus responsables financièrement des accidents d'automobile ;

2° La législation imposant l'obligation aux conducteurs et propriétaires d'automobiles de s'assurer n'a aucune relation avec les règles de prudence. On doit donc considérer le manque de sécurité comme une menace pour la vie humaine et comme un acte criminel.

3° Les méthodes actuelles employées pour le règlement des sinistres et pour la détermination des dommages doivent être revisées. Il faut forcer les assureurs à rendre plus rapide et plus équitable le paiement des dommages payables aux victimes des accidents d'automobile ;

4° La passation d'une loi de responsabilité financière en cette province est nécessaire et amènerait peut-être un changement des taux d'assurance ;

5° Le public doit apprendre à distinguer entre les résultats inévitables et ceux qui peuvent être éliminés par une législation prévoyante. On ne peut pas supprimer complètement les accidents, mais on peut diminuer considérablement les désastres financiers qui en sont le résultat lorsqu'il n'y a pas d'assurance ou de compensation équitable.