

Deux aspects de l'assurance automobile

J. H. and Jean Dalpé

Volume 32, Number 4, 1965

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103529ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103529ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

H., J. & Dalpé, J. (1965). Deux aspects de l'assurance automobile. *Assurances*, 32(4), 197–212. <https://doi.org/10.7202/1103529ar>

Article abstract

Deux de nos collaborateurs nous apportent un travail sur un aspect particulier de l'assurance automobile. L'un étudie la fréquence des sinistres dans la province de Québec et l'autre, les résultats donnés par le comité des risques assignés depuis trois ans. Nous pensons que ces études intéresseront le lecteur, car elles présentent une analyse d'une situation qui semble un peu confuse quand on la regarde de l'extérieur.

La première explique pourquoi, en particulier, l'assurance automobile coûte cher dans la province de Québec, beaucoup plus cher qu'ailleurs au Canada. Nous avons déjà fait paraître d'autres articles sur les causes d'une tarification différente. Cette fois, il s'agit de la principale : la fréquence des sinistres. Tant que les sinistres seront aussi nombreux, aussi coûteux, aussi fréquents, on ne pourra espérer autre chose qu'une hausse globale des tarifs – quel que soit le mode administratif adopté, c'est-à-dire que ce soit l'initiative privée ou l'État. Nous rejoignons les revendications des syndicats ouvriers en demandant qu'on essaie de corriger la situation. Nous voyons, en effet, l'intervention de l'État et des tribunaux au point de départ de toute réforme sérieuse. Avec d'autres, nous réclamons, entre autres choses, que les permis de chauffeur ne soient pas donnés ou renouvelés au petit bonheur et sans presque aucun contrôle, que les automobiles en mauvais état ne soient pas admises sur la route. Nous insistons pour qu'on n'y tolère plus les chauffeurs irresponsables. N'oublions pas que, dès que le conducteur a son permis, on doit l'assurer par les soins du comité des risques assignés sans presque aucune discussion possible. On nous signale qu'actuellement, dans certains cas, il y a des conducteurs ayant eu des condamnations successives avec des amendes décroissantes et à qui on a continué de donner un permis une fois la période de suspension terminée. Tant qu'on ne sera pas plus sévère pour l'octroi et le renouvellement du permis, tant qu'on ne fera pas observer les règlements de la route de manière plus stricte, tant que les juges n'appliqueront pas avec plus de sévérité les pouvoirs qui leur sont conférés pour l'annulation ou la suspension du permis, on ne pourra améliorer les résultats d'ensemble et diminuer les primes d'assurance automobile. C'est dans ce sens que les gens de bonne volonté doivent agir et c'est dans ce sens que nous souhaiterions que s'orientent les syndicats ouvriers et tous les corps intermédiaires qui exercent directement ou indirectement une influence sur l'État.

Notre collaborateur, Jean Dalpé, étudie de son côté le fonctionnement du comité des risques assignés dans l'ensemble du Canada. Le lecteur y trouvera une analyse statistique, avec des commentaires sur ce qu'on a prévu en Amérique pour traiter le risque de ceux qui sont considérés comme des cas d'exception, auxquels on doit accorder de l'assurance, mais à un prix et à des conditions correspondant au danger particulier qu'ils présentent. C'est là qu'on retrouve les moutons noirs du troupeau et tous ceux à qui un gouvernement et des tribunaux indulgents donnent trop souvent une chance, qui n'est jamais la dernière. A.

Deux aspects de l'assurance automobile

a) la fréquence des sinistres.

b) les risques assignés.

Deux de nos collaborateurs nous apportent un travail sur un aspect particulier de l'assurance automobile. L'un étudie la fréquence des sinistres dans la province de Québec et l'autre, les résultats donnés par le comité des risques assignés depuis trois ans. Nous pensons que ces études intéresseront le lecteur, car elles présentent une analyse d'une situation qui semble un peu confuse quand on la regarde de l'extérieur.

197

La première explique pourquoi, en particulier, l'assurance automobile coûte cher dans la province de Québec, beaucoup plus cher qu'ailleurs au Canada. Nous avons déjà fait paraître d'autres articles sur les causes d'une tarification différente. Cette fois, il s'agit de la principale: la fréquence des sinistres. Tant que les sinistres seront aussi nombreux, aussi coûteux, aussi fréquents, on ne pourra espérer autre chose qu'une hausse globale des tarifs — quel que soit le mode administratif adopté, c'est-à-dire que ce soit l'initiative privée ou l'État. Nous rejoignons les revendications des syndicats ouvriers en demandant qu'on essaie de corriger la situation. Nous voyons, en effet, l'intervention de l'État et des tribunaux au point de départ de toute réforme sérieuse. Avec d'autres, nous réclamons, entre autres choses, que les permis de chauffeur ne soient pas donnés ou renouvelés au petit bonheur et sans presque aucun contrôle, que les automobiles en mauvais état ne soient pas admises sur la route. Nous insistons pour qu'on n'y tolère plus les chauffeurs irresponsables. N'oublions pas que, dès que le conducteur a son permis, on doit

l'assurer par les soins du comité des risques assignés sans presque aucune discussion possible. On nous signale qu'actuellement, dans certains cas, il y a des conducteurs ayant eu des condamnations successives avec des amendes décroissantes et à qui on a continué de donner un permis une fois la période de suspension terminée.¹ Tant qu'on ne sera pas plus sévère pour l'octroi et le renouvellement du permis, tant qu'on ne fera pas observer les règlements de la route de manière plus stricte, tant que les juges n'appliqueront pas avec plus de sévérité les pouvoirs qui leur sont conférés pour l'annulation ou la suspension du permis, on ne pourra améliorer les résultats d'ensemble et diminuer les primes d'assurance automobile. C'est dans ce sens que les gens de bonne volonté doivent agir et c'est dans ce sens que nous souhaiterions que s'orientent les syndicats ouvriers et tous les corps intermédiaires qui exercent directement ou indirectement une influence sur l'État.

Notre collaborateur, Jean Dalpé, étudie de son côté le fonctionnement du comité des risques assignés dans l'ensemble du Canada. Le lecteur y trouvera une analyse statistique, avec des commentaires sur ce qu'on a prévu en Amérique pour traiter le risque de ceux qui sont considérés comme des cas d'exception, auxquels on doit accorder de l'assurance, mais à un prix et à des conditions correspondant au danger particulier qu'ils présentent. C'est là qu'on retrouve les moutons noirs du troupeau et tous ceux à qui un gouvernement et des tribunaux indulgents donnent trop souvent une chance, qui n'est jamais la dernière. — A.

¹ Que penser d'une administration qui accorde le renouvellement d'un permis de conducteur, malgré de très nombreuses condamnations pour ivresse au volant? Or, la chose semble se pratiquer fréquemment, quel que soit le régime au pouvoir, avec des hauts ou des bas suivant les époques. Influence de la politique, dira-t-on! Assurément, mais tant qu'on ne se décidera pas à agir autrement on en subira les conséquences très graves et coûteuses.

I — La fréquence des sinistres automobile dans le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Saskatchewan

par

J. H.

Avec d'autres, nous avons écrit ici que la fréquence des sinistres est la cause principale des différences de prime qui existent, dans l'assurance automobile, entre la province de Québec et la plupart des autres provinces. Voici à ce sujet des chiffres tirés du dernier "Livre Vert". Comme on sait, ils sont établis avec les statistiques de l'ensemble des assureurs, année par année, avec un prolongement de six mois sur l'exercice suivant pour permettre de juger les résultats aussi complètement que possible. Les voici pour trois provinces, Québec, Ontario et Alberta¹ où les conditions de la circulation routière ne sont pas les mêmes, il est vrai. Les premières sont deux provinces de l'Est, identiques au premier abord, mais différentes au point de vue qui nous occupe, en ce sens que la population de l'une est surtout logée dans ce que l'on appelle la péninsule ontarienne, c'est-à-dire dans un pays beaucoup moins accidenté et dont le climat ne présente pas les mêmes écarts de température, particulièrement à la fin de l'automne et en hiver. Dans l'ensemble, la circulation y est

199

¹ Il est malheureux que la Saskatchewan ne donne pas ses statistiques à l'office central, qui publie les chiffres de toutes les autres provinces, car il serait intéressant d'établir une comparaison sur la même base statistique. On en arriverait ainsi à des conclusions précises au lieu des à-peu-près que font circuler des gens bien intentionnés, mais qui, trop souvent, jugent un peu hâtivement une situation dont ils n'ont pas les éléments essentiels. D'ores et déjà, comme le faisait remarquer M. Gordon S. Findlay dans "Best's" de juin 1964, on peut établir que deux cultivateurs, dont les terres sont près de Fleming, le long de la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan, paient plus cher en Saskatchewan, province où l'assurance est nationalisée qu'au Manitoba où elle ne l'est pas, soit respectivement \$76 et \$59. Et dans le premier cas, on ne tient pas compte du fait que le Fonds de la Saskatchewan fait, chaque année, une perte dont le contribuable paie les frais en supplément. Or, entre les deux provinces, il y a une grande similitude de climat, de sol, de circulation routière, d'absence d'encombrement des routes, de répartition des populations. Il n'est donc pas exact d'affirmer qu'à égalité de conditions, le tarif de l'assurance nationalisée est plus bas que celui de l'assurance privée. C'est ce que M. Findlay démontre de façon précise dans son article. Il est intéressant également de signaler qu'à dix pour cent près la fréquence d'accidents a été la même dans les deux provinces en 1963.

mieux étudiée et contrôlée, les routes d'accès à Toronto sont plus nombreuses et plus larges,¹ de telle manière que l'encombrement est moindre, malgré une circulation intense. Enfin, la proportion des automobiles assurés y est beaucoup plus grande que dans le Québec.

200 La troisième province est encore plus différente topographiquement. La partie la plus fréquentée est en plaine. Les routes sont plus récentes, plus droites dans l'ensemble, la population est moins centralisée et, dans les villes, la circulation est moins dense, peut-être plus ordonnée à cause du tracé et de la largeur des rues, d'une police plus sévère et de règlements de la circulation mieux observés.

Voyons ce que donnent tous ces éléments en pratique dans les trois provinces. Pour ne pas trop allonger la liste, nous verrons uniquement les chiffres de 1963 ayant trait aux voitures particulières, à l'exception des automobiles de cultivateurs, et nous nous limiterons aux dommages corporels et matériels aux tiers:

— I —

Province	Nombre de sinistres	Nombre de voitures assurées	Fréquence des sinistres ²	Coût moyen des sinistres
Québec	100,594	692,782	14.5	\$419
Ontario	131,501	1,362,529	9.7	\$391
Alberta	18,180	251,505	7.2	\$347

Avec la population indiquée plus bas, les trois provinces ont eu le nombre suivant de voitures assurées et de sinistres en 1963:

¹ Avant longtemps, le gouvernement de Québec aura réalisé de très grands progrès en ce domaine dans la région de Montréal en particulier. Il faut l'en féliciter.

² Par cent voitures assurées. Voici ce que note l'actuaire de l'organisme à ce sujet: "We find that wherever the territorial claim frequency is high, the chances for incurring losses in that territory are great".

A S S U R A N C E S

— II —

Province	Population ¹	Nombre de voitures assurées	Nombre de sinistres
Québec	5,259,211	692,782	100,594
Ontario	6,236,092	1,362,529	131,501
Alberta	1,331,944	251,505	18,180

— III —

Voici, enfin, le coût par voiture et la prime dans les trois provinces en fonction de l'Alberta: 201

Province	Coût moyen par voiture assurées ²	Prime pour les ³ risques des dommages aux tiers		
		Par rapport à l'Alberta	Par rapport à l'Alberta	Par rapport à l'Alberta
Québec	\$60.84	2.43	\$112.00	2.33
Ontario	37.74	1.50	65.00	1.35
Alberta	25.08	1.00	48.00	1.00

Si on examine ces chiffres, on constate:

- a) que l'Ontario est la province où le nombre d'automobiles assurées est le plus élevé, et de beaucoup. C'est là aussi que se trouve le plus grand nombre de véhicules;
- b) qu'avec une population près de quatre fois plus grande que l'Alberta, Québec n'a même pas trois fois les voitures assurées contre les dommages aux tiers;
- c) que, dans Québec, le coût moyen des sinistres est le plus élevé des trois provinces;
- d) que la fréquence des sinistres est dans Québec de

¹ Recensement de 1961.

² Pour les dommages aux tiers seulement. Ces sommes sont établies en multipliant le nombre de sinistres par le coût moyen et en divisant le produit par le nombre de voitures assurées.

³ Dans le cas d'une voiture dont le propriétaire n'a eu aucun accident depuis trois ans, qui l'utilise pour promenade et affaires et qui n'est pas conduite par un moins de vingt-cinq ans. Montant d'assurance de \$100,000 à Montréal, Toronto et Calgary.

A S S U R A N C E S

14.5, contre 9.7 dans l'Ontario et 7.2 dans l'Alberta.¹

e) que si l'on établit le coût moyen des sinistres par voiture assurée dans chaque province, on obtient les chiffres comparatifs suivants par véhicule assuré:

	Coût des sinistres par voiture assurée
Québec	\$60.84
Ontario	\$37.74
Alberta	25.08

202

Comment veut-on qu'avec de pareils résultats, on ne paie pas des primes très basses dans l'Alberta, plus élevées dans l'Ontario et encore plus élevées dans la province de Québec ?² Cela justifie le surintendant des assurances de Québec de s'exprimer ainsi:

“Les causes des accidents nombreux et sérieux sont la vitesse illégale, le dépassement interdit, l'abus de l'alcool, le piètre état de la voiture, etc. C'est dire que la prudence, la sagesse et l'abstinence pourraient réduire substantiellement la fréquence et la gravité des accidents. Il semble bien que le seul moyen sûr d'empêcher la hausse des primes, sinon d'amener la baisse dans les primes, consiste pour les automobilistes assurés à conduire avec prudence et, pour les victimes d'accident, à formuler des réclamations raisonnables à tous égards.”³



Et maintenant voyons les chiffres que révèle la statistique de la province de Saskatchewan.

¹ Entre Toronto - Brampton-Bolton d'une part et Montréal - Québec de l'autre, les résultats sont également assez curieux à observer. Si le coût moyen des sinistres est à peu près le même (\$382 et \$381 respectivement en 1963), par contre la fréquence des sinistres est très inférieure dans le premier cas (11.6) à ce qu'elle est dans le second (17.1). Partout, semble-t-il, on se heurte aux mêmes constatations: un nombre de voitures assurées proportionnellement moins élevé, des sinistres plus nombreux et finalement une fréquence beaucoup plus grande.

² Comme l'indique l'exemple mentionné dans le tableau III.

³ Dans "Le Devoir".

A S S U R A N C E S

Dans ce cas, il est impossible d'établir une comparaison sur la base précédente, car l'Agence de statistiques de la Canadian Underwriters' Association n'a pas les chiffres de la Saskatchewan. Pour apercevoir le problème dans son ensemble, on peut cependant utiliser une base différente, assez curieuse à examiner même si les conclusions ne peuvent être définitives. Pour qu'on en juge, voici quelques chiffres tirés surtout du bulletin du Canadian Highway Council de 1963, intitulé "*Traffic accidents, injuries and fatalities*".

203

I — D'abord, les accidents survenus sur les grandes routes en 1963, dans quatre provinces, dont deux de l'Est et deux des Prairies:

Province	Nombre de véhicules immatriculés	Nombre d'accidents	Accidents par 1,000 véhicules
Québec	1,381,801	115,005 ¹	83.2
Ontario	2,268,320	104,919 ²	46.2
Saskatchewan	382,190	15,842	41.5
Alberta	560,490	27,929	49.0

II — Puis, les accidents mortels dans deux villes importantes de chacune des provinces indiquées précédemment, en 1962 et en 1963:

Province	Ville	Par 1,000 âmes	
		1962	1963
Québec	Montréal	1.217	1.21
	Québec	1.221	.814
Ontario	Toronto Métropolitain	.564	.575
	Hamilton	1.021	.985
Saskatchewan	Edmonton	.534	.256
	Saskatoon	.735	.733
Alberta	Régina	.268	.892
	Calgary	.681	.841

¹ Ainsi, avec 3.6 fois le nombre de véhicules immatriculés, Québec a au-delà de 7.2 fois le nombre d'accidents de la Saskatchewan.

² Quand on compare le nombre d'accidents indiqué par cette statistique et celle de l'Agence de la C.U.A. on est un peu étonné. La base n'est sûrement pas la même. Peut-être l'une considère-t-elle comme un seul accident ce qui comporte un, deux ou trois dommages à une même voiture et aux tiers, et l'autre un sinistre par type de dommages. Cela expliquerait qu'avec près du double des véhicules étudiés il y ait si peu de différence entre le nombre total de sinistres dans chaque cas.

A S S U R A N C E S

III — Et enfin, le nombre d'accidents matériels dans chacune des quatre provinces en 1962 et en 1963:

Province	1963	1962
Québec	91,600	88,051
Ontario	70,979	64,425
Saskatchewan	11,894	10,811
Alberta	22,426	20,300

204

Quel que soit l'angle sous lequel on envisage la question, il faut constater, nous semble-t-il:

a) que Québec a le plus grand nombre d'accidents routiers de toutes les provinces.

b) que si l'on compare les provinces de Québec et de Saskatchewan, le nombre d'accidents par 1,000 véhicules est de plus du double. Il y a sûrement à cela plusieurs raisons que nous avons signalées auparavant, dont la topographie bien différente des deux provinces dans la partie la plus peuplée; le tracé et la largeur des rues dans les villes; la circulation routière plus ou moins centralisée selon le cas et, enfin, l'application moins sévère des règlements de la circulation dans l'une que dans l'autre province.

Tout cela donne nécessairement des résultats bien différents au point de vue du coût des accidents, et, par voie de conséquence, du prix de l'assurance. D'autant plus que le gouvernement de la Saskatchewan, ayant nationalisé l'assurance automobile¹, paie lui-même l'excédent des sinistres et des frais d'administration sur les primes. Ainsi, en 1963, si les primes perçues en Saskatchewan par le Fonds de l'État ont été de \$10,602,703², une perte de \$783,050 a été absorbée par l'État. Or, même là, on ne peut faire une comparaison

¹ Au premier niveau tout au moins.

² Part du fonds du gouvernement: \$10,602,703. Annual Report of the Saskatchewan Government.

valable avec les autres provinces parce que la garantie accordée n'est pas la même.¹

c) qu'à Montréal, il y a eu au-delà de deux fois plus d'accidents mortels qu'à Edmonton en 1962, et près de 5 fois en 1963. Si l'on rapproche Québec et Edmonton², on constate que là également le nombre d'accidents mortels a été en 1962 de près de deux fois et demie de plus, et en 1963, de plus de trois fois, respectivement.

d) Enfin, si l'on met en regard les accidents matériels dans les deux provinces de Québec et de Saskatchewan, on arrive à des différences encore plus grandes puisqu'elles sont de l'ordre de près de huit fois.

205



Avant de rapprocher le coût de l'assurance automobile dans les deux provinces de Québec et de Saskatchewan, il faudrait tenir compte des éléments qui précèdent, afin d'établir une même base de comparaison au point de vue garantie, fréquence et coût moyen des sinistres. Pour expliquer les grandes différences de primes entre les deux provinces, il ne faudrait donc pas se contenter de déterminer la prime d'une même voiture dans les deux provinces, mais savoir d'abord ce que la prime représente et comment elle se justifie. Or, avec les moyens actuels de vérification, il est impossible de le faire avec exactitude. Peut-être, avec l'évolution politique de la province de Saskatchewan serons-nous un jour en mesure de conclure définitivement. Pour cela, il faudrait que la

¹ Presque à égalité de garantie, il est curieux de noter, comme le fait remarquer M. G. S. Findlay, qu'il en coûte meilleur marché à un cultivateur du Manitoba qu'à son collègue de la Saskatchewan, dont les terres avoisinent la frontière. Voir le renvoi en page 199.

Mais, même là, il faudrait tenir compte de la disposition particulière de la loi de Saskatchewan, qui n'exige pas la preuve de la faute pour indemniser dans certains cas particuliers. Dans l'ensemble, cependant, cette disposition particulière ne saurait expliquer toute la différence de prime.

² A cause de leur population.

province accepte de communiquer ses données à l'agence de statistiques de la C.U.A. sur la base des autres provinces.

206 Si les éléments statistiques étaient les mêmes, c'est à ce moment-là qu'il serait possible de faire une comparaison équitable. Dans l'intervalle, on ne peut que constater qu'il y a entre les deux modes de procéder et entre les deux situations de fait des différences de méthodes et d'application trop grandes pour se faire une opinion exacte, sauf que Québec a un nombre d'accidents infiniment plus élevé que la Saskatchewan, même en tenant compte de la population et de l'intensité différente de la circulation routière. Avec un peu plus de trois fois le nombre de véhicules en circulation, on ne peut avoir plus de sept fois le nombre d'accidents sans en ressentir les effets directement, que ce soit l'État ou l'initiative privée qui détermine les primes, surtout si le coût moyens par accident est encore plus élevé dans l'une que dans l'autre province.

II — Les risques assignés

par

JEAN DALPÉ

La province de Québec a maintenant des statistiques de trois ans puisque le "plan"¹ existe depuis l'automne de 1961. On sait ce dont il s'agit. Si un automobiliste est âgé, infirme, imprudent, malchanceux à l'extrême, s'il a un dossier trop chargé, s'il a conduit en état d'ivresse ou violé les lois de la circulation, il est considéré comme un risque au-dessus de la normale. Est-il à cause de cela inassurable? Non. Son cas sera régi par le Comité des risques assignés qui, à son tour, l'attribuera d'office à un des assureurs inscrits, à des conditions fixées par lui. Ces conditions sont, entre autres

¹ Le plan des risques assignés. Si, ailleurs, nous employons le mot "comité", c'est pour indiquer l'organisme qui l'administre.

A S S U R A N C E S

choses, une prime correspondant au dossier, c'est-à-dire au tarif régulier ou moyennant une hausse de 25, 50 ou 100 pour cent du tarif ordinaire selon le cas.

Cette manière de procéder n'est pas propre à la province de Québec, comme on sait. Celle-ci est entrée, en effet, bonne dernière dans le club formé par neuf provinces, à l'exception de la Saskatchewan. Voici les résultats pour Québec en regard de l'ensemble du groupe, de l'Alberta et de l'Ontario:¹

207

Tous véhicules	Ensemble du pays	Alberta	Ontario	Québec
Primes souscrites	\$9,967,000.	\$645,000.	\$4,857,000.	\$1,347,000.
Rapport sinistres- primes	75%	60%	78%	76%
Autos particuliers				
Nombre d'autos assurées	86,117	5,084	43,857	10,001
Fréquence des sinistres	15.2	13.8	16.7	12.8
Coût moyen des sinistres	\$518.	\$462.	\$487.	\$667.

Si le "plan" ne fonctionnait dans Québec que, depuis un an, il faudrait attendre pour tirer quelques conclusions. Avec un recul de trois ans, on peut extraire quelques idées générales des chiffres qui précèdent. En voici quelques-unes qui nous paraissent dignes de mention:

a) Entrée la dernière dans le club, la province de Québec semble être parvenue à des tarifs assez près de la réalité,² sauf pour l'assurance des garages et des véhicules interurbains et publics, où les résultats sont désastreux, parce

¹ Ils sont extraits du "Supplementary Report on Automobile Insurance Assigned's Risk Plan".

² Au premier abord, semble-t-il, car les chiffres de 1963 ne sont pas complets et ceux de 1964 seront beaucoup plus élevés.

A S S U R A N C E S

que la masse de manœuvre est insuffisante. Qu'on en juge par la statistique suivante:

Dommages aux tiers-1963	Québec		Ensemble du pays	
	Primes	Rapport sinistres-primés	Primes	Rapport sinistres-primés
Autos particulières	\$1,171,000.	75	\$8,762,024.	78
Véhicules commerciaux	122,610.	80	478,888.	72
208 Polices de conducteurs	38,972.	41	572,812.	22
Véhicules interurbains	4,225.	508	9,877.	233
Véhicules publics	4,484.	18	128,623.	74
Garages	4,540.	105	14,698.	84

Pour les automobiles particulières, on n'est pas encore parvenu à demander exactement ce qu'il faut pour mettre les deux bouts ensemble puisque 75 et 78% sont encore un rapport très élevé, même si l'on tient compte que les frais sont moindres que pour l'assurance automobile ordinaire. D'un autre côté, on se rapproche graduellement du point d'équilibre,¹ puisque 1963 a été une année très mauvaise dans l'ensemble. Il est possible qu'avec les hausses de tarifs en 1964 (17½% dans l'ensemble) et en 1965 (15 à 16% dans Québec tout au moins et davantage ailleurs), on boucle enfin.

b) Cependant, quoi qu'on fasse, pour parvenir à mettre les deux bouts ensemble, il faudra être plus sévère dans l'acceptation des risques. Comme on a affaire à des risques tarés, il ne faudrait accepter de les assurer que si vraiment l'automobiliste est prêt à s'amender. Or, la décision vient non pas de l'assureur, mais du Comité, qui ne peut refuser d'assurer si le permis est renouvelé. Comme on le voit, il

¹ De 1961 à 1963, le rapport sinistres-primés est tombé de 94 pour cent en 1961, à 90 pour cent en 1962 et à 76 pour cent en 1963, dans Québec. Mais là encore, il reste une certaine imprécision car les résultats définitifs d'un exercice ne sont connus que longtemps après.

faut toujours revenir au point de départ, à savoir la plus ou moins grande sévérité avec laquelle la loi est appliquée. Les assureurs se plaignent qu'on les force parfois à assurer des épileptiques, des alcooliques qui n'en sont pas à leur première condamnation ou des automobilistes ayant un dossier chargé. Tant qu'on sera aussi peu sévère, on ne parviendra pas à enrayer les abus. Qu'on assure un conducteur qui a contre lui un accident sérieux, aggravé par l'ivresse, par l'ignorance ou la violation des règles les plus élémentaires, par une malchance accrue par l'imprudence. Qu'on assure même celui qui a fui après l'accident sans porter secours aux victimes, affolé qu'il était par sa responsabilité ou pris d'une peur panique, nous sommes prêts à en accepter l'idée. Mais qu'on cesse d'assurer le récidiviste. Qu'on n'assure pas simplement parce que l'automobiliste a vu son permis renouvelé par un État trop complaisant.¹ Si on a le moyen de faire disparaître de la route des récidivistes casse-cou, inguérissables, presque criminels d'intention, qu'on en débarrasse la voie publique. Qu'on n'hésite pas pour agir ainsi à invoquer le bien commun, qui doit avoir le pas sur l'intérêt particulier quand l'individu abuse de sa situation privilégiée. Mais encore une fois, tout cela n'est possible qu'avec l'autorisation et la collaboration du gouvernement.

c) Les mauvais chauffeurs sont, pour le plus grand nombre, ceux qui conduisent des voitures particulières. Ainsi, en 1963:

	Nombre de voitures dans		
	Québec	Ontario	Canada entier
Voitures particulières	10,001	43,857	86,117
Véhicules commerciaux	2,105	2,935	7,748

¹ On ne devrait pas avoir à assurer non plus un conducteur dont la maladie chronique peut au volant présenter un caractère de gravité particulièrement grave. Pour cela, il faudrait qu'un permis de conducteur ne soit pas accordé par le service intéressé. On en revient toujours à ce contrôle trop bon enfant qui, sous prétexte de liberté, est souvent trop insoucieux des conséquences. Mais est-ce bien lui qu'il faut blâmer, ne serait-ce pas les instructions qu'on lui donne ?

210

Comment expliquer cela? Probablement parce que le chauffeur d'un véhicule commercial a besoin de son permis pour gagner sa vie. Il est plus attentif, moins apte à violer la loi, même s'il est constamment sur la route. Notons, cependant, que dans Québec, les chauffeurs de camions représentent environ vingt pour cent, tandis que dans l'Ontario, ils ne sont qu'environ sept et, dans l'ensemble du pays, environ neuf pour cent. Pourquoi, cette énorme différence? Serait-ce que dans Québec, on n'exerce pas sur le recrutement et sur le comportement ultérieur du sujet une attention égale? On sait quels résultats étonnants on peut obtenir par une surveillance très serrée, par des concours de bonne conduite, par des réunions fréquentes, des prix accordés aux plus prudents, par la constitution d'équipes dont les membres exercent entre eux une surveillance encore plus grande que ne le peut la direction elle-même. Les concours couronnés de prix individuels ou d'équipes peuvent sembler un moyen un peu enfantin de faire agir des adultes. Mais tous ceux qui en ont essayé savent quels résultats ils donnent.

d) Comment expliquer que Québec ait quatre fois moins de risques assignés que l'Ontario¹, avec environ la moitié moins de voitures assurées? Est-ce qu'on appliquerait la loi de façon moins sévère, est-ce qu'il faudrait attendre encore un an avant de conclure puisque le noyau se constitue graduellement? Voici quelques chiffres relatifs au nombre de voitures comprises parmi les risques assignés, qui semblent indiquer cette dernière hypothèse:

	Québec	Ontario	Ensemble du Canada
1961	2,526	36,911	71,788
1962	6,206	39,243	74,737
1963	10,001	43,857	86,117

¹ Parmi les conducteurs de voitures particulières: la clientèle principale des risques assignés.

Dans Québec, il y a là un organisme nouveau, où les cas afflueront tant qu'on ne sera pas parvenu à peu près au point d'équilibre. Sauf, peut-être, dans certaines provinces comme le Manitoba où les lois de circulation sont encore plus sévèrement observées qu'en Ontario; ce qui entraîne une diminution très nette des clients du "plan". Ainsi de 1959 à 1963, le nombre a déchu de 3,672 à 2,699.



L'étude des statistiques des risques assignés est fort intéressante. Elle indique que, plus sévères sont la loi et son application, plus nombreux seront les risques assignés, sauf si par la sévérité même de l'application, on parvient à convaincre l'automobiliste de ne pas violer la loi. Il est inutile de s'imaginer que l'on supprimera entièrement les violations graves. Le système aura toujours son utilité, mais il faudrait qu'on en restreigne l'utilisation aux cas extrêmes. Il est vrai que par la hausse des tarifs on tente de rétablir l'équilibre entre le risque normal, établi par la statistique générale, et le risque extrême que représentent tous ceux qui ont violé la loi à un degré suffisant pour justifier une différence de traitement. Il y a là des exceptions nécessaires si l'on ne veut pas faire porter par l'ensemble des automobilistes le risque anormal que représente une faible proportion des assurés. En isolant ceux-ci, on est parvenu à leur attribuer une part à peu près satisfaisante du risque accru. Ainsi, on leur accorde la garantie dont ces cas exceptionnels ont besoin pour continuer de circuler, jusqu'à concurrence de \$35,000¹ pour les dommages corporels et matériels aux tiers, sans trop charger les autres: ceux-ci restant à toutes fins pratiques les cas normaux auxquels s'appliquent le tarif normal, qui doit prévoir l'inattendu, l'incertain et non le risque quasi-certain.

¹ Plus ou moins suivant les provinces.

ASSURANCES

212 Le fait qu'il y ait eu en 1963 dans l'Ontario 43,857 conducteurs englobés dans les risques assignés, ne rend-il pas rêveur, cependant ? Même s'ils ne constituent qu'une très faible proportion du total, ne doit-on pas s'étonner qu'il y ait un pareil nombre de chauffeurs maladroits, casse-cou, très imprudents ou indésirables dans une province où on fait l'impossible pour réglementer, surveiller, contrôler ? Que serait-ce si on n'avait recours à tous ces organismes de contrôle mécanique, juridique et psychologique qui, malgré leur efficacité, ne peuvent empêcher quarante-trois mille personnes de violer gravement la loi d'une manière quelconque. Et il y a tous les autres qui s'en tirent parce qu'ils ne sont pas pris sur le fait, parce qu'ils n'ont pas tué ou parce qu'ils n'ont pas causé un dommage qu'ils n'ont pu réparer. L'automobile est un véhicule qui reste dangereux par l'usage que l'homme en fait ou plutôt par les insuffisances de celui qui l'utilise — quelles que soient les lois et les mesures que le législateur imagine. Tout ce que celui-ci parvient à faire, c'est de diminuer les conséquences des faiblesses techniques de la machine, de la maladresse, de l'imprudence, de l'inconscience ou de l'inconséquence de l'usager.

The history and etiquette of the Bar, by Montague Berryman, Q.C. Dans le "Journal of the Chartered Insurance Institute", London, E.C. 2.

Il est intéressant de connaître les origines, l'évolution, l'étiq̄ue et le cérémonial professionnel du Barreau de Londres, l'un des plus anciens et des plus curieux à observer. C'est le sujet que présente Me Berryman dans une conférence donnée au Chartered Insurance Institute et que contient le volume 61 du "Journal", paru en 1964.