

## Assurance automobile obligatoire

Henri-Paul Lemay

Volume 6, Number 2, 1938

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1102893ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1102893ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

HEC Montréal

### ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this document

Lemay, H.-P. (1938). Assurance automobile obligatoire. *Assurances*, 6(2), 71–78.  
<https://doi.org/10.7202/1102893ar>

# Assurance automobile obligatoire<sup>1</sup>

par

HENRI-PAUL LEMAY, L.S.C., *avocat*

71

La province de Québec est de toutes les provinces du Canada celle où la moyenne de mortalité par 10,000 automobiles est le plus élevée, atteignant jusqu'à 19.77. Ceci représente annuellement une perte considérable du capital humain.

Nos ligues de sécurité, nos compagnies d'assurance, les autorités policières, les comités d'urbanisme dans certaines cités, les ingénieurs de voirie se sont efforcés de réduire par différents moyens cette perte annuelle à un minimum. Il y a beaucoup à faire si nous désirons seulement atteindre le taux de la Saskatchewan de 3.28 et de 5.82 pour le Manitoba en 1934.

Ce qui nous importe dans le présent chapitre c'est de trouver un moyen efficace de prévention des accidents afin de réduire la perte matérielle et humaine, et, par le fait même, d'abaisser le taux des primes d'assurance.

Des différents moyens, le plus efficace ne serait pas d'y remédier aux causes purement matérielles, mais d'apporter un correctif au facteur le plus important de tous les accidents, le facteur humain. Une enquête en Angleterre nous révèle que le facteur humain contribue pour 93% aux accidents de la route. Agissons, influençons ce facteur, et nous aurons diminué les accidents d'autant.

<sup>1</sup> Extrait d'une thèse présentée par M. Henri-Paul Lemay, à l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal.

C'est ce que l'on a fait en Angleterre, aux Etats-Unis, en Suède, au Canada, mais de manière différente suivant les différentes sections du pays. Dans toutes les provinces, l'on a essayé le *no claim bonus*, qui est une réduction de prime accordée à l'assuré qui n'a fait aucune réclamation au cours des trois, quatre ou cinq années précédentes.

72 Une seconde forme de ce *no claim bonus*, c'est une réduction « progressive » c'est-à-dire augmentant en fonction du nombre d'années sans accident jusqu'à un maximum fixé à 30% de la prime.

L'on semble vouloir se départir, en certains endroits, de ce système, qui, prétend-on, n'a pas donné satisfaction à date parce qu'il n'aurait pas réduit le nombre de réclamations. L'on avance que, pendant la même période, le nombre d'accidents et le montant des réclamations ont augmenté de façon alarmante, et même ont provoqué une augmentation du taux de prime. Ce moyen n'a pas donné les résultats qu'on attendait, peut-être parce que les usagers de la route en Amérique n'ont pas l'esprit de discipline dont fait preuve le peuple anglais.

Un autre moyen nous est proposé, moyen suggéré à la commission Hodgins en 1929-30 en Ontario, mais rejeté à la suite des mauvais résultats de l'expérience du Massachusetts; l'assurance obligatoire. Sous ce régime l'on oblige tous les conducteurs de voitures-automobiles à s'assurer, et l'on ne permet pas à un assureur de refuser d'assurer un mauvais risque.

L'un des graves défauts de cette loi c'est qu'elle ne contribue nullement à diminuer les accidents. L'on doit agir sur le facteur humain si l'on veut réduire le nombre des accidents. Cette loi-ci agit en effet sur le facteur humain, mais de mauvaise façon; au lieu d'être un préventif d'accidents, elle en est presque un encouragement. Si l'on consulte les statistiques des dernières années pour les comparer à celle des années précé-

dant la mise en vigueur de cette loi et si l'on compare le résultat obtenu aux chiffres provenant de la même comparaison dans d'autres états américains, l'on constate une augmentation presque effarante du taux de mortalité et du montant des pertes résultant de ces mêmes accidents.

L'état en cause ici, c'est le Massachusetts. Des nombreux jugements de cette loi, tous sont unanimes à la condamner et parmi ceux-ci, celui de M. John B. Laidlaw: « l'expérience passée nous enseigne qu'une telle loi crée de nouveaux abus et maux plus graves que la situation qu'elle essaie de corriger ».<sup>2</sup>

73

Il croit que l'on envisage mal le problème parce qu'on ne considère que le seul aspect de l'indemnité à verser à la victime d'un accident, sans s'attacher au problème même de la prévention des accidents.

De même M. F. Robertson Jones, gérant général de *l'Association of Casualty and Surety Executives of the U.S.A.* nous dit: « Toute loi ou ordonnance qui a tendance à augmenter le nombre des chauffards ou à rendre plus difficile la réglementation de la route doit être abrogée ».

Cette loi du Massachusetts tendait à indemniser les personnes blessées ou les parents des personnes tuées, il est vrai. C'est ce qui donne à chacun l'impression que c'est une loi merveilleuse d'application; les résultats sont tout autres que ceux que nous attendions; et le plus désagréable à constater c'est l'augmentation constante du nombre des accidents à la suite de l'adoption de cette loi.

M. Jones nous donne les chiffres suivants, les comparant à ceux des états voisins où l'on n'a pas cette loi d'assurance obligatoire.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> John B. Laidlaw rapportée par le *Monetary Times*, en date du 27 décembre 1929.

<sup>3</sup> F. Robertson Jones, *Monetary Times*, juillet 8, 1932, pages 20 et s; *Automobile Insurance an Absolute Necessity*.

## A S S U R A N C E S

	Massachussets	Rhode-Island	Connecticut
1926	681	112	326
1927	698	123	337
1928	723	145	433
1929	772	128	441
1930	804	106	396

74

Et maintenant si l'on compare le nombre de voitures automobiles de ce même état à deux époques différentes l'on obtient les chiffres suivants:

En 1926, lors de l'adoption de cette loi, pour 838,111 automobiles enregistrées il y eut 25,351 personnes blessées.

En 1934, il y avait 924,240 automobiles et il y eut 53,055 personnes blessées; c'est-à-dire que pour une augmentation du nombre des automobiles de 11.7% il y eut une augmentation correspondante dans le nombre de personnes blessées de 109.24%.

Et c'est le juge Hodgins présidant une commission royale d'enquête dans la province d'Ontario qui disait aux pages 13 et 14 de son mémoire: « C'est parce que chacun sait que tous les autres automobiles sont assurés et que, dans le cas d'un accident, c'est l'assureur et non l'auteur de l'accident qui paiera les dommages ».

Ce n'est pas le seul mauvais effet de cette loi. M. Jones nous rapporte qu'en 1932 l'on avait environ 40% plus de réclamations pour blessures que le nombre d'accidents rapportés aux autorités policières, tel que requis. C'est ainsi que cette loi donne naissance à des réclamations exagérées et suggère la fraude dans ces mêmes réclamations. Elle tend à créer un esprit malhonnête qui se manifeste par la fréquence des réclamations fictives.

Et nous avons vu la politique s'en mêler. On a forcé les assureurs à accepter tous les risques sans exception avec cet effet

que les taux d'assurance sont beaucoup plus hauts aujourd'hui qu'il y a dix ans, les risques et les zones étant les mêmes. Les taux moyens ont augmenté de 34% alors que dans l'état de New-York ils n'augmentaient que de 4.5%. Et malgré cette augmentation les compagnies ont perdu plus de \$18,000,000 et douze compagnies ont fait banqueroute.

On citerait de nombreux autres arguments contre cette loi d'assurance obligatoire au Massachusetts. Cependant après ce court exposé, l'on constatera peut-être avec surprise qu'une loi semblable est appliquée avec succès en Angleterre, ce qui ne signifie pas que la province de Québec, partie de l'empire britannique, obtiendrait semblable résultat.

Il faut connaître le milieu; et, pour nous, notre milieu géographique, c'est le continent nord-américain, et notre mentalité se ressent beaucoup trop de cette position géographique.

En Angleterre lorsqu'on adopta la loi d'assurance obligatoire, 90 à 95% des automobilistes étaient déjà assurés. Au Canada, comme aux Etats-Unis d'ailleurs, la proportion des automobilistes assurés n'est que de 30 à 35%. En Angleterre l'on sait ce qu'est l'assurance; en Amérique, on ne le sait pas ou bien l'on est malhonnête. En Angleterre l'on sait qu'en définitive l'on paie une partie de la perte occasionnée par l'accident, alors qu'en Amérique, l'on semble croire que les compagnies d'assurance ont un trésor inépuisable d'où elles peuvent tirer sans compter les montants à payer aux accidentés.

Ainsi, l'on ne peut être aussi catégorique que certains veulent l'être et condamner cette loi sans savoir si elle peut avoir eu de bons effets en certains pays. Il faut comprendre que toute loi est intimement liée aux circonstances de lieux et de personnes, et que de ce milieu géographique ou humain dépend son succès ou son insuccès.

Un mémoire soumis aux commissaires enquêteurs de Sa Majesté à Terre-Neuve au cours de l'été 1936 nous dit

que « L'existence d'une telle loi ne règle pas elle-même le problème de réduire le nombre des accidents, parce qu'en définitive elle fait supporter par le public assuré le fardeau de ces accidents; et vu que toute blessure est une perte pour la société, cette perte demeure, que la personne blessée ait reçu une indemnité ou non ».

76

Et ce n'est que trop vrai. Le principe de l'assurance est bon; cependant il ne faut pas en abuser; et c'est aux abus que conduit inévitablement cette loi en Amérique. Elle tend à augmenter le nombre des accidents et le montant des réclamations, à désaxer la mentalité des assurés qui feignent d'ignorer que c'est malhonnête de frauder les compagnies d'assurance.

Elle oblige les conducteurs prudents, qui n'ont jamais ou à peu près jamais d'accidents, à payer pour les actes de gens irresponsables, à qui une intervention politique malhonnête permet de circuler librement sur les routes avec des armes aussi meurtrières que des automobiles.

Il faut trouver une autre solution. Peut-être est-ce celle qu'expérimentent plus de 27 états américains et les huit provinces du Canada à part Québec ? Cette loi de responsabilité financière est originaire des Etats-Unis. Elle fut adoptée à la suite de recommandations du Club automobile des Etats-Unis, la AAA.

Cette loi telle qu'elle fonctionne dans ces différents états et provinces tend à rendre la route plus sûre en l'interdisant aux conducteurs incompetents. Elle a pour but d'assurer le paiement des dommages subis dans les cas où on peut légalement les réclamer.

Pour atteindre ce double but, l'on a prévu trois points principaux :

a) On n'oblige plus les compagnies d'assurance à accepter tous les risques sans distinction; mais on demande au-

jourd'hui aux propriétaires d'automobiles de garantir leur solvabilité. Beaucoup de risques indésirables sont ainsi éliminés à la plus grande satisfaction de tous les automobilistes.

b) Comme sanction, dans le cas où le débiteur ne peut payer les dommages on lui enlève son permis de conduire. On permet cependant le paiement par versements différés.

M. Frederickson nous rapporte que sur un nombre de 3,282 permis de conducteurs annulés au cours des premiers neuf mois de 1936, 74 seulement le furent parce qu'on n'avait pas satisfait au jugement de condamnation à des dommages civils. En d'autres termes, sur un total de 7,804 accidents, moins de 1% concernent des cas où l'on n'a pas satisfait au jugement. Et M. Frederickson d'ajouter que, sans aucun doute, des débiteurs condamnés à payer des dommages se sont entendus avec leurs créanciers pour payer le montant de leur dette par paiements différés. C'est pour eux, il faut se le rappeler, une condition à satisfaire avant de pouvoir obtenir un nouveau permis de conducteur de véhicule-automobile. Excellent moyen, on le voit, d'éliminer les indésirables de la route.

77

c) Le tourisme crée un autre problème. L'on semble vouloir, au Canada et aux Etats-Unis dans certains milieux, l'uniformisation de certaines clauses des polices afin de protéger davantage le public voyageur. C'est peut-être une excellente chose, mais nous verrons à quelles conditions l'on est astreint ici dans la province de Québec.

Dans la province de Québec, je me demande si l'on a bien marché de pair avec les autres provinces et les autres pays du monde où l'on s'efforçait d'attaquer le mal à sa racine.

Oh, l'on a bien construit des routes nombreuses, très longues même; mais a-t-on fait quelque chose pour les rendre plus sûres, pour permettre au public voyageur de se rendre

d'un point à un autre sans avoir à craindre continuellement qu'un imbécile ou un ivrogne vienne risquer de vous tuer, vous et les membres de votre famille ?

C'est ce que nous allons étudier dans le chapitre suivant, sous le vocable de prévention des accidents; non pas que je fasse une récapitulation de ce que l'on a fait ou pas fait; mais il me semble utile de considérer la base et les éléments de toute législation ou de toute action tendant à diminuer le nombre des accidents de la route et à en empêcher la répétition, et permettant d'espérer, après des hausses successives, une réduction du taux de prime.<sup>4</sup>

78

<sup>4</sup> On pourra lire l'étude de M. Lemay dans le prochain numéro d'*Études Économiques* que publiera d'ici quelques mois l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal.

*Vous désirez un employé actif, intelligent,  
qui vous secondera rapidement . . .  
un associé peut-être ?*

**N'hésitez pas !**

**C'est un H. E. C.  
qu'il vous faut.**

*Pour tous renseignements, veuillez vous  
adresser à l'*

**ASSOCIATION DES LICENCIÉS DE  
L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES  
COMMERCIALES**

535, AVENUE VIGER

MONTRÉAL