

Faits d'actualité

G. P.

Volume 35, Number 2, 1967

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103611ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103611ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

P., G. (1967). Faits d'actualité. *Assurances*, 35(2), 151–164.
<https://doi.org/10.7202/1103611ar>

Faits d'actualité

par

G. P.

Les assurances en 1966¹

151

L'année dernière s'annonçait sous d'excellents augures, avec une activité plus grande et des tarifs plus élevés. L'exercice a tenu partiellement ses promesses aux assureurs, sinon aux réassureurs, puisqu'il a permis aux premiers d'augmenter leurs bénéfices techniques de \$3,000,000 en 1965 à \$20,000,000 en 1966.² Comme chaque année, cependant, les résultats ont été très différents de l'un à l'autre puisqu'ils ont varié d'un profit de \$2,800,000 pour la United States Fidelity & Guarantee, à une perte technique de \$13,600,000 pour Lloyd's. On peut expliquer cette énorme différence par le fait que les deux groupes ne traitent pas entièrement dans les mêmes domaines: le premier s'en tenant entièrement aux assurances accidents, dont les résultats d'ensemble sont meilleurs, et le second ayant tiré ses pertes les plus importantes, cette année, de l'assurance contre l'incendie. En 1966, quelques sinistres spectaculaires ont bousculé les prévisions pour Lloyd's en particulier, mais également pour les grandes sociétés qui prennent des participations importantes dans les risques industriels.

¹ Texte du discours prononcé par le président, à l'assemblée générale des actionnaires de la Nationale, compagnie d'assurance contre l'incendie et les risques divers.

² "Canadian Insurance", April 1967, p. 13. Pour l'assurance autre que vie, l'assurance maritime et l'assurance accidents-maladie, les bénéfices techniques en 1966 se sont élevés à \$20,240,411. Les chiffres de "Canadian Insurance" tiennent compte des sociétés provinciales et fédérales dont les données ont été recueillies en 1966. Il faut être prudent en employant ces chiffres qui indiquent tout au plus un ordre de grandeur. Ce n'est qu'une fois paru le "Rapport du Surintendant fédéral" qu'on pourra conclure définitivement.

Qu'est-ce qui a caractérisé les affaires d'assurance autres que vie en 1966 ? En résumé, une faible baisse du rapport des sinistres aux primes et une augmentation de la production de quelque 12 pour cent dans l'ensemble, qui s'est manifestée dans tous les domaines.

152

L'assurance automobile reste la grande vedette, avec environ 43% des primes totales, une augmentation substantielle des primes souscrites et un rapport des sinistres aux primes inférieur de près de trois points aux chiffres de 1965. Par contre, en assurance contre l'incendie, le rapport est passé de 57.20 à 62.08%;¹ ce qui reflète surtout, je crois, l'importance des gros sinistres dans une économie qui les absorbe sans difficulté, mais avec un alourdissement de ses charges. Je pense qu'il faut noter ici une situation qui n'est pas limitée à l'Amérique, mais qui prend une importance particulière à cause des méthodes de construction qui lui sont propres. La première c'est l'usage de plus en plus répandu de la climatisation dans les immeubles nouveaux. Si l'installation apporte un certain confort parce qu'elle purifie, humidifie, refroidit ou réchauffe l'air selon les saisons, elle présente un risque inattendu. Parfois, le moindre feu s'aggrave en empruntant la canalisation d'air qui agit comme une cheminée d'appel. Il y a aussi les matériaux nouveaux, comme les produits plastiques, qui apportent un élément de risque imprévu et contre lequel on ne saurait trop se protéger. Parfois, aussi, il y a l'explosion de matières très inflammables qui empêche les installations d'extincteurs automatiques les plus efficaces de fonctionner à temps. Ce fut le cas, par exemple, des usines Monsanto à Ville LaSalle où la perte a dépassé six millions. Parfois, enfin, il y a, dans des immeubles apparemment à l'épreuve du feu, un matériau qui, en s'enflammant brusquement ou lentement, entraîne les destructions les plus inatten-

¹ Canadian Underwriter du 15 avril 1967. P. 18. Là encore les chiffres définitifs ne seront connus qu'un peu plus tard.

dues dans des immeubles censés être à l'épreuve du feu. Ce fut le cas des Usines Wabush, par exemple, où les dommages directs atteignirent une somme de cinq millions et la perte de profits, six millions de dollars.

En résumé, donc, si les résultats de 1966 sont un peu meilleurs que ceux de 1965 pour l'assurance autre que vie, ils ne sont pas aussi bons qu'on aurait pu le souhaiter, étant donné les circonstances beaucoup plus favorables cette année que les années précédentes.

À ce point, il y a lieu, je pense, de faire une distinction entre la province de Québec et le reste du Canada. Même si l'on a pas encore les résultats globaux, il est possible d'apporter ici quelques détails particulièrement intéressants.

Dans Québec, grâce à des hausses de tarif substantielles, tant dans l'assurance incendie qu'automobile, les résultats ont été meilleurs. Mais là également, je crois qu'il faut distinguer, en assurance contre l'incendie, entre les assureurs qui acceptent de grosses souscriptions industrielles et les autres.¹ La plupart des sociétés canadiennes du Québec

¹ Voici quelques chiffres qui indiquent assez bien les résultats très différents a) d'une part, de certains groupes anglais ou américains très puissants et ayant les moyens d'action voulus pour assurer les risques commerciaux et industriels les plus considérables; b) certaines sociétés canadiennes du Québec, qui sont plus limitées dans leurs acceptations, mais qui évitent généralement les gros sinistres coûteux. Nous les tirons également de "Canadian Insurance" d'avril 1967.

		Pourcentage des sinistres aux primes acquises	
		1965	1966
1.	<i>Groupes anglais ou américains</i>		
	Inter Canada {	Lloyd's	179.81
		Guardian Insurance Group	60.28
		Phoenix Group	57.59
		Royal Group	63.29
		Robert Hampson Group	70.53
2.	<i>Sociétés canadiennes du Québec</i>		
	Prévoyants du Canada	70.09	47.83
	Prévoyance	42.30	44.10
	Société d'Assurance des Caisses Populaires	47.78	42.66
	L'Union Canadienne	58.21	53.04

n'ont ni les ressources, ni la répartition voulue pour les aborder. Aussi ont-elles eu dans l'ensemble des résultats bien meilleurs dans ce domaine. Pour l'assurance automobile, même si le rapport sinistres-primas n'a pas suivi les prévisions optimistes du premier semestre, l'année se serait soldée par un bénéfice substantiel si n'étaient intervenus deux facteurs perturbateurs: le Fonds des Victimes des Accidents de la Route — le principal — et le Fonds ou Plan des risques assignés.

154 Comme on sait, le premier a pour objet d'indemniser les victimes de la route jusqu'à concurrence de \$35,000 pour les dommages corporels aux tiers, lorsque l'auteur en est incapable ou est inconnu.

Jusqu'en 1966, les assureurs avaient participé aux frais du Fonds au fur et à mesure que les sinistres étaient réglés: ce qui était une manière un peu imprudente de procéder puisque l'administration remettait à un autre exercice le soin de tenir compte des sinistres déjà notés, mais non réglés. On s'en aperçut quand, un peu effrayés par ce qui s'annonçait, les surintendants des assurances ont exigé que des réserves fussent constituées à l'avance: ce qui, techniquement, est raisonnable. Malheureusement, c'est neuf millions de dollars qu'on a demandé aux assureurs du Québec vers la mi-décembre d'englober dans les chiffres d'un même exercice. Après quelques discussions, le contrôle des assurances accepta que les réserves fussent réparties entre deux exercices, afin de ne pas trop surcharger les comptes. Pour des raisons fiscales, la plupart des assureurs ont accepté cependant de faire porter tout le fardeau à un même exercice. C'est ainsi que, pour certains, une année faste s'est transformée, tant pour l'assureur que pour le réassureur, en un exercice assez fructueux, mais pas autant qu'il aurait pu l'être.

Le Fonds ou Plan des risques assignés a été une autre source de soucis. Comme vous le savez, on y assure les risques

douteux ou mauvais, les conducteurs maladroits, imprudents ou casse-cou qui violent les règles de la circulation, conduisent sans permis ou en état d'ivresse ou commettent une infraction justifiant la suspension momentanée de leur permis. Au départ, le Fonds avait été créé pour les cas exceptionnels. Maintenant, pour qu'il intervienne, il suffit qu'un risque ait été refusé par un assureur et que le proposant ait un permis de conduire. C'est ainsi qu'on y retrouve les moins de 25 ans — souvent irresponsables, qui conduisent leur auto comme s'ils étaient seuls sur la route — le chauffeur chargé d'un impressionnant dossier, aussi bien que le vieillard dont l'assureur ne veut plus parce qu'il se méfie de ses réflexes, de sa vue ou de ses facultés diminuées. À l'origine, ce groupe d'assurés exceptionnels devait payer ses frais. Il ne le fait plus parce que les tarifs sont insuffisants et parce que la statistique officielle est en retard sur les événements.

155

Un jour prochain, il faudra qu'on remédie à la situation car on peut difficilement tolérer plus longtemps au Québec les résultats actuels. De 1961 à 1965 inclusivement, les primes souscrites, dans le cas des risques assignés, ont été de \$12,170,000 et les sinistres encourus de \$11,252,000 soit un pourcentage de sinistres de 92.46%. Si l'on songe que le nombre des risques assignés est passé de 54,794 en 1965, avec des primes de \$6,820,000, à 80,867 et des primes, semble-t-il, de plus de \$10,000,000 en 1966, on peut se rendre compte des conséquences de la sous-tarifcation actuelle.

Malheureusement, il ne semble pas facile d'apporter des réformes dans un organisme où, trop souvent, on a appliqué une politique nationale, alors qu'il aurait fallu tenir compte davantage de la situation dans chacune des provinces. On ne semble pas admettre le cas particulier de la province de Québec, probablement parce que dans les autres provinces

156 les résultats sont moins mauvais. C'est ainsi qu'en 1965, si le rapport sinistres-primés y a été de 96% pour les risques assignés, il n'a été que de 74.76% dans le reste du Canada. Si les assureurs qui traitent surtout dans la province de Québec ont conscience du problème, ils semblent avoir beaucoup de difficulté à faire accepter leur point de vue par des sociétés qui opèrent à l'échelon national et qui sont moins touchées par le problème du Québec. Il faudra, je crois, que l'on repense l'organisation des groupements d'assureurs pour essayer de résoudre les problèmes non seulement sur le plan national, mais à un niveau provincial là où les faits le justifient. Cela permettra à un certain nombre de sociétés importantes, dont les affaires sont limitées à une ou deux provinces, de jouer un rôle plus efficace dans les comités de tarification et de s'assurer que les intérêts régionaux sont sauvegardés.

On a eu, en 1966, un autre exemple du peu d'influence que les compagnies canadiennes du Québec exercent dans les organismes de tarification, malgré l'importance de leurs affaires. Ainsi, à la fin de l'année, on a décidé de réduire légèrement le tarif automobile dans la province de Québec, alors qu'il était possible de prévoir que l'exposition de 1967 augmenterait la fréquence des accidents d'automobile. Cela touchera peu les assureurs qui ont des affaires à travers le Canada, mais la baisse de tarif peut atteindre sérieusement les assureurs qui opèrent surtout au Québec.

Si les deux exemples cités plus haut s'appliquent à la province de Québec, il y en a bien d'autres qui ont trait à d'autres régions du pays. Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas avoir de politique nationale, mais que celle-ci ne doit pas se faire au détriment des intérêts régionaux, lorsqu'un bon nombre de sociétés limitent leurs affaires à certaines régions particulières.

Les primes dues depuis plus de trois mois

Nous avons demandé à quelque assureurs de nous indiquer à combien s'élevaient dans leurs livres ¹ les primes dues par les agents et les courtiers depuis plus de trois mois. Voici les chiffres que huit d'entre eux nous ont communiqués, avec en regard le revenu-primes et le rapport de l'un à l'autre, au 31 décembre 1966.

157

	Primes souscrites au 31 décembre 1966	Primes dues depuis plus de trois mois	%
A —	\$17,402,300	\$ 28,000	.16
B —	\$ 9,446,000	\$ 45,728	.484
C —	\$15,981,654	\$ 84,377	.527
D —	\$29,674,000	\$188,227	.634
E —	\$ 6,700,000	\$ 47,000	.701
F —	\$ 5,543,840	\$ 41,862	.755
G —	\$ 2,446,000	\$ 20,000	.82
H —	\$ 6,700,000	\$129,000	1.92

Comme on peut le constater, les chiffres varient beaucoup d'un assureur à l'autre puisque le minimum est de \$20,000 et le maximum de \$129,000, avec des primes qui vont du simple au triple. Ces montants nous paraissent justifier quelques commentaires.

Les surintendants des assurances laissent chaque assureur libre d'agir comme il l'entend mais, au bilan, ils n'acceptent pas les primes dues depuis plus de trois mois comme un actif (*admitted assets*). De ce fait, ces primes doivent être déduites du revenu-primes. La conséquence est multiple:

a) la taxe sur les primes est quand même payable par l'assureur;

b) le revenu-primes est diminué d'autant. Par conséquent, la différence ne peut être utilisée pour diminuer le déficit ou augmenter le bénéfice technique, selon le cas;

¹ Le 31 décembre 1966.

c) le retard apporté par l'agent ou le courtier peut être un indice que ces derniers sont en mauvaises affaires. Il peut aussi indiquer:

- i) que l'intermédiaire n'a pas reçu la prime de son client.
- ii) qu'il l'a reçue, mais qu'il n'a pas pris la peine de la verser à temps.
- iii) qu'il la garde pour financer ses affaires ou ses spéculations.

158

Les deux derniers cas sont inacceptables. En les tolérant, l'assureur remet à un peu plus tard la solution d'un problème immédiat. Tôt ou tard, il perdra le courtier quand il exigera le paiement. Alors pourquoi ne pas le faire tout de suite ?

Le premier cas n'est guère plus acceptable. Il n'y a pas de raison valable pour que le courtier fasse porter ses charges par l'assureur. S'il n'a pas touché la prime de son client, il n'a qu'à faire avec lui les ententes nécessaires, soit par la voie d'une société de financement, soit par des billets escomptés en banque, soit enfin par un prêt consenti par le courtier lui-même ou par son banquier.

d) L'assureur perd l'intérêt sur les sommes dues, alors que le courtier, l'agent ou l'assuré l'épargnent: chose qui n'est pas plus acceptable.

Doit-on conseiller quelque chose à l'assureur ? Assurément, même s'il connaît la solution lui-même. S'il veut vraiment bien administrer son affaire, il lui faut faire rentrer les primes régulièrement. Pour cela, il ne doit pas attendre novembre ou décembre pour faire les démarches nécessaires. Chaque mois, il doit se faire présenter la liste des comptes en retard et faire rentrer tous ceux qui dépassent trois mois. Pour cela, il devra peut-être avoir un employé qui écrira, téléphonera, écrira. Ce sera une dépense supplémentaire de \$5,000, de \$10,000 peut-être, mais cela ne vaut-il pas la peine

pour réduire le chiffre au quart ou moins. Si, avec un revenu-primés de \$17,000,000, un des assureurs a diminué ses soldes de fin d'année à \$28,000, on peut être sûr qu'il a obtenu ce résultat en suivant ses comptes de très près. C'est un cas où une dépense vaut son pesant d'or.

Le Chanoine Lionel Groulx

Le Chanoine Lionel Groulx est décédé l'année même où l'on a fêté le centenaire de la Confédération: ce régime qu'il a étudié à fond, qui lui déplaisait sous beaucoup d'aspects et auquel il souhaitait qu'on apportât des modifications profondes pour permettre à ses gens d'être traités en toute justice individuellement et collectivement. Le Chanoine Groulx était nationaliste, mais dans le meilleur sens du mot. Il ressentait profondément l'état de demi-sujétion où les siens sont tenus dans bien des domaines. Il aurait voulu que rien ne s'opposât à leur essor et à leur vie dans ce grand pays qui est le leur, comme il appartient aux autres Canadiens de quelque origine qu'ils soient.

159

Dans son œuvre qui est considérable, il s'intéressa d'abord aux jeunes. Il exerça sur eux une influence que l'on trouve au point de départ de bien des mouvements. À d'autres, il donna le goût des choses intellectuelles, de l'histoire, cette chose mouvante, prenante, qui se prête à toutes les interprétations, à toutes les colères, à tous les enthousiasmes. Comme d'autres, il en traita parfois avec un certain parti pris; mais quel est l'historien qui ne met pas dans ses études une conviction personnelle et qui, de ce fait, les rend plus vivantes, plus proches de l'humain? Son œuvre a été considérable. Il n'a vécu que pour elle et en elle. Il a accumulé une documentation considérable, dont il n'a tiré qu'une partie de ce qu'on pourrait y trouver. Nous souhaitons ici que son œuvre se poursuive dans le sens qu'il a voulu et grâce à des gens qui, ayant les

moyens matériels voulus donneront à l'effort du Chanoine Groulx la plénitude des résultats qu'il a souhaités pour son institut et pour sa revue.

160 Nous nous joignons à tous ceux qui ont tenu à exprimer leur respectueuse sympathie à la famille de l'illustre défunt. L'Université, la Ville et l'Église ont rendu hommage à sa personnalité et à son œuvre. Nous sommes très heureux de voir que l'on ait reconnu par des funérailles officielles la valeur de l'une et de l'autre.

Le discours de la Reine aux fêtes du Centenaire

Sa Majesté la Reine est venue au Canada à l'occasion du Centenaire de la Confédération et de l'Exposition internationale qui se tient à Montréal, dans les îles du Saint-Laurent. Elle a prononcé un discours d'une très haute tenue. En voici un extrait, qui est tout à fait dans l'esprit de nos préoccupations actuelles:

“Si la Terre des Hommes célèbre le Canada d'hier et d'aujourd'hui, elle préfigure aussi celui de demain. Que sera donc ce Canada ? Il nous apparaît ici, tout d'abord, créateur. Longtemps soucieux de survivre, longtemps occupé à bâtir un pays dans des immensités sauvages, le peuple canadien se découvre un furieux appétit de vivre, d'œuvrer aux dimensions du monde, de se lancer au plus fort de la mêlée créatrice. C'est ainsi que par tout le pays, et surtout ici au cœur du Canada français, bouillonnent une vie intense, une profonde volonté de renouvellement. Partout au Canada, ce n'est que choc d'idées, questions, appels, revendications, projets, tout un brassement vigoureux qui est le tumulte même de la vie. Dans toutes les disciplines dans tous les domaines la jeunesse de ce pays vise à la rigueur, à l'excellence même. C'est ainsi, j'en suis convaincue, que le Canada sera à la pointe du progrès et de l'idéal humain.

“Créateur, le Canada se veut aussi terre de dialogue. A l'aube de leur confédération, les Canadiens s'engageaient à respecter leurs différences. Ils en sont venus maintenant à être fiers d'elles, à juste titre.

Ils ont choisi délibérément la diversité culturelle et sociale. Soucieux certes d'unité et de modernité, ils n'en sont pas moins profondément fidèles à leurs origines. Ils entendent demeurer témoins de deux grandes civilisations européennes, témoins de l'Europe tout entière en terre d'Amérique. Le patrimoine de chaque groupe est la richesse de tous. Dans le fécond dialogue de ces cultures nationales, le Canada trouve un trait essentiel de son identité, une condition de la survie.

"L'expérience qui se poursuit depuis cent ans dans ce pays, avec des défaillances certes, mais aussi avec un espoir grandissant, ne peut laisser indifférente notre époque déchirée. Tant de nations aujourd'hui, et la société internationale tout entière, aspirent à une cohésion qui respecte et rassemble à la fois leurs multiplicités internes. Cette transformation ne va pas sans peine. Les Canadiens ont découvert tout ce qu'elle exige de générosité et d'imagination politique. Ils ont compris que la grandeur d'un pays ou d'un groupe réside en ce qu'il donne au monde. C'est en ce sens, me semble-t-il, que le Canada sera grand; non par le pouvoir, mais par le don, le rayonnement et l'exemple."

161

Nos hommes publics et la sécurité routière

Dans son discours présidentiel aux actionnaires de la Compagnie d'Assurances des Provinces-Unies, M. A. J. Major a rappelé le problème de la sécurité routière. Nous donnons le texte de son discours ici, en ayant conscience d'apporter un appui nouveau à ceux qui demandent à l'État d'appliquer les règlements de la circulation avec la plus grande sévérité, de les compléter au besoin à l'aide de dispositions qui ont fait leurs preuves ailleurs.¹ M. Major fournit des arguments précis à une cause qui nous est chère. Nous le remercions et nous lui souhaitons la bienvenue parmi nos collaborateurs et amis. A.

¹ La suggestion d'avoir un carnet de l'automobiliste nous paraît particulièrement bonne. Si ce dernier devait être présenté aux juges ou au service d'émission des permis, je crois qu'on aurait là un excellent instrument de travail qui faciliterait la décision à prendre dans un sens ou dans l'autre. Actuellement, les renseignements ne sont pas toujours disponibles au moment voulu et on peut difficilement juger le cas en connaissance de cause.

“Ne vous demandez pas ce que votre pays peut faire pour vous; demandez-vous plutôt ce que vous pouvez faire pour votre pays...”

Cet extrait — souvent cité — du discours d'inauguration du président Kennedy, en 1960, nous voulons l'appliquer aujourd'hui aux hommes publics qui s'élèvent volontiers contre la hausse des tarifs d'assurance-automobile et ne s'interrogent pas assez sur leur contribution aux progrès de la sécurité routière. En tant que législateurs et administrateurs de la chose publique, c'est pourtant une responsabilité qui leur incombe directement.

162

Faut-il le préciser, de concert avec les fonctionnaires, les élus du peuple exercent — ou devraient exercer — le contrôle ultime sur la législation, sur la construction des routes et complexes routiers, sur la signalisation et l'état des voies publiques, sur le bon fonctionnement des véhicules, sur l'éducation des conducteurs, sur la sécurité routière, sur le code de la route et les moyens dont l'État dispose pour le faire respecter. Dans ces divers secteurs, les sociétés d'assurance automobile ne peuvent être tenues responsables des déficiences nombreuses et graves qu'elles doivent déplorer, tout comme le public en général. Elles tiennent à répéter ici que ces lacunes, qui pèsent lourd sur le niveau des primes d'assurance, ne sont pas leur fait.

Soumises chaque jour aux feux de la critique, pourquoi leur dénierait-on le droit d'exprimer des doléances qui sont, en somme, celles d'un peu tout le monde? Pourquoi leur refuserait-on d'élever la voix devant des abus, des négligences préjudiciables à tous et qu'il serait possible de corriger avec un peu de lucidité, de conscience et de bonne volonté? Si nos hommes publics voulaient vraiment s'en donner la peine, ils pourraient contribuer efficacement, non pas tant à réduire les taux d'assurance, mais d'abord à rendre les routes moins dangereuses. Par le moyen d'une législation moderne, éclairée, appliquée de façon rationnelle et juste, grâce aussi aux services de juges compétents et de corps policiers spécialisés, ils pourraient modifier radicalement dans le bon sens une situation qui, malheureusement, se détériore d'année en année avec l'augmentation constante de la circulation automobile.

Il importerait tout d'abord d'uniformiser les conditions de conduite, d'une municipalité à l'autre. Que l'on interdise les “trappes” ou “guets-apens” pour automobilistes que trop de municipalités utilisent encore comme expédients pour équilibrer leur budget. De toute évidence, à travers la province, des règles uniformes de limitation de vitesse s'im-

posent. Et pourquoi retarderait-on indéfiniment la mise en place de panneaux indicateurs et de feux de signalisation que les automobilistes pourraient reconnaître et comprendre rapidement, même à grande vitesse ? De façon à être compris de tous (même des daltoniens) les signaux lumineux devraient accoupler les formes et les couleurs.

Il est indispensable qu'en tout temps nos routes soient tenues en bon état carrossable; pour cela, il ne faut ménager ni le sel ni l'asphalte et repeindre aussi souvent que requis les indications d'aide à la circulation sur les pavés.

163

Les véhicules défectueux ne provoquent-ils pas chaque jour nombre d'accidents mortels ? Grâce à l'application de normes de sécurité plus rigoureuses, on pourrait sûrement éliminer, de façon temporaire ou définitive, beaucoup de voitures mal entretenues, vétustes ou affligées de défauts mécaniques, qui infestent nos routes et constituent un cauchemar pour les conducteurs consciencieux.

Tous les automobilistes devraient aussi subir des tests plus sévères pour l'obtention de leur permis de conduire, qui devrait être périodiquement remis en cause. Il importerait que l'on rende obligatoire le carnet de conduite comportant des points de pénalisation au cas de délinquance ou de contravention au code de la route.

Quant à la police de la route, elle devrait être organisée en vue du rendement optimum de notre réseau routier. Avec cet objectif en vue, le gouvernement ne doit pas lésiner: il lui faut compter sur des effectifs suffisants en nombre et en qualité, relevant d'une seule autorité, dotée d'un équipement moderne et efficace.

Sur nos routes, la surveillance de la police doit s'effectuer selon la méthode préventive plutôt que répressive. Nos agents doivent se comporter avant tout comme des protecteurs, voire des "amis" de l'automobiliste. S'il leur faut, dans certains cas, faire montre de sévérité, ils ne sauraient employer l'intimidation. Le meilleur moyen pour eux de s'assurer la coopération du public, c'est d'appliquer la loi de façon intelligente, selon une mesure égale pour tous. S'il est vain d'édicter des lois que l'on n'applique pas, il est amoral de "choisir" ceux à qui on en fait supporter tout le poids.

Nos gouvernements provinciaux devraient créer des tribunaux spéciaux pour juger uniquement des délits touchant le code de la route;

les juges qui y siègeraient devraient avoir suivi un entraînement approprié et faire une distinction nette entre l'importance ou la gravité des délits, leurs décisions devant être prises non en vue de punir mais de contribuer à la réhabilitation du "délinquant". Certains juges hésitent à condamner des gens dont le gagne-pain dépend de la conduite de leur véhicule qui est leur outil de travail; une gamme complète de peines pourrait être établie en fonction des facteurs en présence, exception faite pour les cas de délit de fuite qu'il faut réprimer sévèrement.

164 On en revient forcément, par ce détour, au problème toujours présent de l'éducation, capital dans le domaine de la sécurité routière. C'est par la connaissance des lois que l'on arrive le mieux à leur compréhension et à leur acceptation, quand elles sont vraiment conçues en vue de l'intérêt général. Les lois, on le sait, ont un but social; elles doivent donc se fonder sur la psychologie humaine et tendre, non pas à punir et encore moins à écraser l'individu, mais à faciliter son adaptation aux exigences de la vie en société.