

L'assurance-automobile et la sécurité de la route dans la province de Québec

Étienne Crevier

Volume 14, numéro 4, 1947

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103084ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103084ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Crevier, É. (1947). L'assurance-automobile et la sécurité de la route dans la province de Québec. *Assurances*, 14(4), 149–160.
<https://doi.org/10.7202/1103084ar>

Assurances

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

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe,

Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

149

Prix au Canada:
L'abonnement: \$1.00
Le numéro: 25 cents

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Administration:
Ch. 21
84 ouest, rue Notre-Dame
Montréal

14e année

MONTRÉAL, JANVIER 1947

No 4

L'assurance-automobile et la sécurité de la route dans la province de Québec¹

par

ÉTIENNE CREVIER

*Gérant général de La Prévoyance et Vice-président de Independent
Automobile Insurance Conference*

Dans chaque province, les taux d'assurance-automobile sont établis par les assureurs d'après les résultats obtenus dans cette province. Le nombre et le montant des indemnités versées constituent la base des taux. C'est pourquoi les taux varient d'une province à l'autre, car là où les résultats sont meilleurs, les taux sont plus bas.

A vrai dire, les taux, dans la province de Québec, sont à peu près le double de ceux de l'Ontario, lesquels, à leur

¹ On trouvera ici la causerie prononcée par M. Étienne Crevier devant les membres de l'Association du Transport par Camion du Québec le 17 février 1947.

ASSURANCES

tour, sont plus élevés que ceux des autres provinces. Voici un tableau comparatif des diverses catégories de taux pour chaque province:

TAUX D'ASSURANCE-AUTOMOBILE EN VIGUEUR LE 1er JANVIER 1947

(responsabilité civile, limites ordinaires)

150

Provinces et Territoires		Voitures privées (affaires et promenade)	Voitures privées (promenade seulement)	Camionnage dans un rayon de 30 milles	Camionnage au delà d'un rayon de 30 milles	Camionnage interurbain
Québec	A	\$75.00	\$60.00	\$176.00	\$211.00	\$261.00
	B	69.00	55.00	130.00	156.00	261.00
Ontario	A	37.00	30.00	122.00	160.00	261.00
	B	33.00	26.00	83.00	109.00	261.00
	C	32.00	26.00	61.00	74.00	261.00
	D	25.00	20.00	52.00	70.00	261.00
	E	20.00	16.00	47.00	57.00	261.00
Nouveau- Brunswick		26.00	21.00	52.00	72.00	134.00
Nouvelle- Écosse	A	26.00	21.00	43.00	60.00	134.00
	B	31.00	25.00	43.00	60.00	134.00
	C	26.00	21.00	43.00	60.00	134.00
Ile du Prince-Édouard		22.00	18.00	37.00	45.00	134.00
Manitoba	A	32.00	26.00	68.00	75.00	73.00
	B	8.00	7.00	38.00	49.00	73.00
Saskatchewan	C	11.00	9.00	33.00	42.00	73.00
Alberta	D	22.00	18.00	55.00	67.00	73.00
	E	13.00	11.00	26.00	32.00	73.00
Colombie Anglaise	A	34.00	27.00	90.00	110.00	130.00
	B	17.00	13.00	38.00	44.00	130.00
	C	24.00	19.00	48.00	61.00	130.00
	D	24.00	19.00	48.00	61.00	130.00

A S S U R A N C E S

Il n'y a rien d'étonnant à cela si l'on tient compte de la fréquence des accidents survenus en 1945 :

	TABLEAU 1 Nombre d'accidents par 1000 voitures privées assurées	TABLEAU 2 Nombre d'accidents par 1000 camions assurés
Canada	107	264
Québec	243	456
Ontario	100	274
Nouveau-Brunswick	96	239
Nouvelle-Écosse	63	153
Île-du-Prince-Édouard	85	183
Manitoba	78	181
Saskatchewan	60	142
Alberta	61	119
Colombie Anglaise	84	213

151

Ces chiffres sont encore plus éloquentes si l'on songe que la fréquence des accidents, pour tout le pays, tient compte des accidents survenus dans le Québec et que, par conséquent, ces derniers augmentent considérablement la fréquence moyenne de l'ensemble du Canada. La différence qui existe entre notre province et le reste du pays est donc plus grande qu'elle ne le paraît de prime abord.

Or, la situation semble s'aggraver. À Montréal, par exemple, voici ce que l'on constate pour les neuf premiers mois des années 1945 et 1946 :

	1945	1946	% Augmentation
Accidents	5207	6063	16.45
Personnes tuées	45	71	57.77
Personnes blessées	1954	2395	22.56

Si l'on examine aussi le coût des réclamations survenues en 1945, au Canada, ainsi que dans l'Ontario et le Québec, on découvre qu'il est plus élevé dans notre province.

Ces faits établissent clairement que la fréquence des accidents et le coût des réclamations sont plus élevés dans le Québec que dans toute autre province. Il ne faut donc pas

s'étonner si l'assurance coûte plus cher dans notre province que dans les autres, puisque, comme je vous l'ai dit tantôt, ces facteurs constituent la base du calcul des taux.

Mais, me direz-vous, à quoi tient cette situation ?

152 Plusieurs facteurs entrent ici en jeu pour déterminer ce grand nombre d'accidents qui, chaque année, causent dans notre province des pertes considérables, dont on ne semble pas mesurer l'entière gravité. En définitive, cependant, il semble bien que la cause principale des accidents d'automobiles se trouve chez les usagers de la route et, parmi ces derniers, dans une très forte proportion, chez le conducteur lui-même. C'est en effet à sa négligence qu'il faut attribuer la majorité des accidents. La cause principale, c'est donc le facteur humain.

Le facteur humain, c'est le chauffeur qui n'observe pas les règlements de la circulation; c'est celui qui conduit sa voiture en état d'ivresse; c'est celui qui est incapable de résister à la tentation de dépasser tout le monde; c'est celui qui conduit dans des circonstances dangereuses (pluie, brume, etc.) sans redoubler de prudence; enfin c'est le « malchanceux », c'est-à-dire celui qui semble ne pas pouvoir conduire une voiture sans qu'il lui arrive de temps à autre un accident plus ou moins grave.

Que faire pour améliorer cet état de choses ? Disons immédiatement que l'augmentation des taux d'assurance ne constitue pas une solution. Plus ils sont élevés, moins il y a d'espoir de voir s'accroître le nombre des assurés. Il est généralement admis que le pourcentage des automobilistes assurés, dans notre province, s'établit à quelque 25 ou 30%, tandis que ce pourcentage est beaucoup plus élevé dans les autres provinces, où les taux sont inférieurs aux nôtres. D'ailleurs il ne faut pas oublier que si, au regard de la loi, l'indemnité versée par une compagnie d'assurance est censée consti-

tuer une compensation satisfaisante des dommages subis, aucune somme d'argent ne peut vraiment remplacer un membre disparu, ni les possibilités d'avenir perdues.

Il importe donc avant tout de diminuer le nombre des accidents. Or, c'est une chose que la hausse des taux d'assurance ne saurait faire. Le problème en est donc un principalement d'éducation. Il s'agit de prendre tous les moyens possibles d'inculquer aux usagers de la route, mais surtout aux automobilistes, le sens de leurs responsabilités.

153

Le plus facile de ces moyens serait sans doute une campagne de propagande intensive, dont nos gouvernements prendraient évidemment la direction et qui serait fortement appuyée par nos corps publics. Annonces, placards, causeries, démonstrations, tout cela pourrait être mis en œuvre. Mais serait-ce là le moyen le plus efficace ? Je ne le crois pas.

Rien ne saurait, dans cet ordre d'idées, remplacer la force de la loi. L'homme est un être faible par nature et la crainte des sanctions est ordinairement pour lui le commencement de la sagesse.

Il y a donc lieu, tout en utilisant les moyens mis à notre disposition par la publicité, d'appliquer rigoureusement les lois et les règlements de la circulation actuellement en vigueur. Ces lois et règlements contiennent des dispositions excellentes; on pourrait sans doute les améliorer, mais à quoi bon, si on ne les fait pas observer ?

Ainsi, que fait-on de la disposition de la loi qui oblige le chauffeur (c'est-à-dire celui qui gagne sa vie à conduire une auto) à établir sa compétence en satisfaisant à un examen en trois parties: examen oral, examen écrit et démonstration ? Vous connaissez mieux que moi, messieurs, la sévérité de l'examen subi par vos chauffeurs.

Quant au conducteur (c'est-à-dire toute personne autre qu'un chauffeur), la loi dit qu'il doit connaître le mécanisme

de l'automobile, la façon de conduire et les règlements de la circulation. En fait, se préoccupe-t-on de savoir s'il répond à ces trois exigences ?

154

Ensuite, quelle vérification fait-on de l'état de la voiture et particulièrement des freins, qui, suivant la loi, doivent être en bon état ? Combien de bicyclettes circulent sur nos routes, munies, à l'avant, d'un réflecteur à feu blanc et, à l'arrière, d'un réflecteur à feu rouge, ainsi que l'exige la loi ? Combien d'automobilistes observent cette disposition de la loi qui veut que le propriétaire, le chauffeur ou le conducteur fasse rapport de chaque accident au bureau du revenu, à Québec, dans les huit jours de la date de l'accident ?

En vertu de la loi, le lieutenant-gouverneur en conseil peut exiger de tout candidat un certificat de capacité visuelle et auditive; il peut aussi prendre les moyens de connaître les accidents causés ou subis par un automobiliste et généralement faire tous règlements jugés nécessaires à la mise à exécution de la loi.

De plus, n'est-il pas inadmissible que l'on n'oblige pas les usagers de voitures à traction animale à munir leurs véhicules d'un signal lumineux quelconque ?

Il ne fait pas de doute que l'application rigoureuse des lois actuelles aurait un effet salutaire. Toutefois, le résultat obtenu serait-il suffisant ? Ne pourrait-on pas l'améliorer par l'adoption de mesures nouvelles ? Pourquoi ne pas examiner ce qui s'est fait ailleurs et qui a produit des effets merveilleux ?

Plusieurs pays, tels que l'Angleterre, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont étudié ce problème. Dans presque tous les états des États-Unis et dans les provinces du Canada, sauf la province de Québec, des commissions chargées de l'examen de cette question ont présenté des rapports très intéressants, qui ont donné lieu à de nouvelles législations.

Il est impossible d'étudier ici toutes les mesures adoptées dans les différents pays. Toutefois, sur le continent nord-

américain, dans la majorité des états des États-Unis et dans chaque province du pays, sauf la province de Québec, les législateurs ont adopté ce qu'on appelle des lois de solvabilité des automobilistes, traduction approximative de « Financial Responsibility Laws ».

Remarquez bien que ce ne sont pas des lois d'assurance obligatoire. Il ne peut être question d'examiner ici les avantages et les désavantages de ce mode d'assurance. Disons simplement qu'en Amérique du Nord, seul l'état du Massachusetts a adopté l'assurance obligatoire. Or, bien que celle-ci remonte à environ 20 ans, aucun autre état des États-Unis, ni aucune autre province du Canada n'a adopté une semblable législation. La raison principale, c'est qu'on a constaté que l'assurance obligatoire n'est nullement une mesure de prévention. Elle a même contribué à l'augmentation de la fréquence des réclamations, et par suite, à la hausse du coût de l'assurance.

155

Parmi ces lois de solvabilité des automobilistes, la plus récente et celle qui semble devoir servir d'exemple aux autres provinces, qui songent à améliorer la leur, c'est la loi de la province du Manitoba, entrée en vigueur le 1er décembre 1945. Souhaitons qu'un jour elle soit étudiée sérieusement par nos législateurs. D'ici là, toutefois, examinons-en brièvement les dispositions.

D'après cette loi, quand une automobile est mêlée à un accident dans lequel les dommages matériels s'élèvent à \$25.00 ou plus ou dans lequel une personne est blessée ou tuée, l'enregistrement de la voiture et le permis de conduire sont suspendus indéfiniment, *que le conducteur soit responsable ou non*, à moins qu'il ne puisse *immédiatement* prouver sa solvabilité quant au jugement qui peut être rendu contre lui, jusqu'à concurrence d'un maximum fixé par la loi, et à moins qu'il ne puisse en même temps prouver sa solvabilité quant à tout accident futur. De plus, la voiture est confisquée

et l'enregistrement de tout véhicule-moteur au nom du conducteur est suspendu tant que celui-ci n'a pas établi sa solvabilité ou présenté une quittance pour les dommages causés.

156

La preuve de solvabilité, au moment de l'accident, se fait par la présentation, à l'agent de la circulation, d'une carte rose attestant que l'automobiliste a une assurance en bonne et due forme couvrant sa responsabilité civile ou d'une carte blanche attestant qu'il a fourni l'une des autres garanties prévues par la loi (un dépôt en espèces ou en valeurs mobilières ou un cautionnement d'une compagnie de garantie).

L'absence d'un agent de circulation sur le lieu de l'accident ou la condescendance de l'autre conducteur qui serait disposé à oublier l'affaire ne peuvent sauver personne des conséquences de l'accident, car la loi prévoit des sanctions sévères, sous forme d'amende et de suspension, pour celui qui ne ferait pas rapport d'un accident, tel que défini plus haut, dans les vingt-quatre heures.

De plus, même si un conducteur peut prouver sa solvabilité, son permis de conduire est suspendu s'il a violé certains règlements de la circulation, par exemple en conduisant de façon dangereuse, en conduisant pendant qu'il était sous l'influence de l'alcool, etc.

La loi du Manitoba comprend aussi une disposition établissant un système dit *Assigned Risk Plan*. Ce système, qu'on pourrait appeler système de l'attribution des risques, permet à une personne qui s'est vu refuser par les compagnies d'assurance d'en appeler à un conseil constitué par les compagnies elles-mêmes et, si son dossier n'est pas trop chargé, de se voir référer à une compagnie qui lui accordera une police d'assurance. Les polices ainsi émises le sont à des taux plus élevés, de sorte que les automobilistes ont intérêt à garder leur dossier aussi clair que possible et que les conséquences d'accidents nombreux sont supportées par ceux-là mêmes qui

en sont la cause. Dans le Manitoba, toutes les compagnies d'assurance sont obligées de participer à l'*Assigned Risk Plan*.

Enfin, la loi du Manitoba est complétée par une autre disposition garantissant l'indemnisation des personnes tuées ou blessées dans un accident d'automobile lorsque la personne responsable de l'accident est insolvable. Il s'agit d'un fonds appelé *Unsatisfied Judgment Fund*, c'est-à-dire d'un fonds garantissant l'exécution des jugements rendus contre un automobiliste insolvable. Ce fonds est constitué au moyen de la contribution maximum de \$1.00 que tout automobiliste doit faire lors de l'enregistrement de son auto. Pour avoir le droit de se faire indemniser au moyen de ce fonds, il faut prouver que le débiteur n'a pas les moyens de satisfaire au jugement; en outre, ce débiteur voit son permis suspendu tant qu'il n'a pas remboursé le montant pris à même le fonds et, cela va sans dire, donné une preuve de sa solvabilité pour l'avenir. Le montant que l'on peut tirer du fonds pour chaque cas ne doit pas être inférieur ni supérieur à certaines limites fixées par la loi.

157

Ce fonds n'exempte donc pas l'automobiliste de se procurer de l'assurance, pas plus qu'il n'empêche l'automobiliste assuré d'en profiter lui-même.

Comment a fonctionné jusqu'ici la loi de solvabilité du Manitoba? Quels résultats a-t-elle donnés depuis son adoption? On a constaté d'abord que les automobilistes se sont assurés en plus grand nombre. Après neuf mois de mise en pratique, le surintendant des assurances de cette province pouvait dire que 89% des automobilistes mêlés à des accidents étaient assurés, tandis qu'avant l'entrée en vigueur de la loi, ce pourcentage était aux environs de 25% ou 30%. Il est malheureusement trop tôt encore pour avoir des statistiques sur la fréquence et le coût des réclamations, de même que sur l'évolution des taux d'assurances.

Quant au fonds garantissant l'exécution des jugements (Unsatisfied Judgment Fund), la loi prévoit que, lorsqu'il aura atteint le total de \$175,000, le versement maximum de \$1.00 sera supprimé tant que le fonds ne sera pas descendu à \$100,000. Or, le système a fonctionné si bien qu'au 1er janvier 1947, le montant de la contribution a été abaissé à \$0.50.

158

Puisque l'objet de la loi de solvabilité semble être d'augmenter le nombre des automobilistes assurés, on peut se demander quelle supériorité la loi du Manitoba possède sur le système de l'assurance obligatoire.

Corrigeons tout de suite une fausse impression. La loi du Manitoba s'appelle en réalité « loi de sécurité et de solvabilité ». Son premier objectif est de diminuer le nombre des accidents. Ce n'est qu'après avoir cherché à augmenter la sécurité de la route qu'elle est destinée à mieux garantir l'indemnisation en cas d'accident. Autrement dit, elle attaque le mal à sa racine, puisque moins il y aura d'accidents, plus les taux seront bas et plus il sera facile de s'assurer, donc de procurer une indemnité aux sinistrés.

Au contraire, l'assurance obligatoire rend l'automobiliste moins prudent, puisqu'il se dit qu'il est assuré et que l'autre automobiliste est aussi assuré. On a d'ailleurs constaté dans l'état du Massachusetts, le seul endroit où l'assurance obligatoire existe en Amérique du Nord, un accroissement du nombre et du coût des réclamations. Il va sans dire que les taux d'assurance ont aussi augmenté.

La loi de sécurité et de solvabilité telle qu'elle existe au Manitoba, où elle a été adoptée après des années d'études sérieuses et où elle a été améliorée de façon à englober les derniers perfectionnements, la loi actuelle du Manitoba, dis-je, rend difficile l'obtention d'assurance pour le mauvais chauffeur. Si celui-ci peut encore s'assurer grâce à l'*Assigned Risk Plan*, lorsqu'il a été refusé par plusieurs compagnies d'assu-

rance, il ne sera cependant pas assurable en vertu de ce système, si son dossier est trop chargé. De plus, la loi l'écartera toujours de la route, s'il est considéré comme un conducteur trop dangereux. Car la loi du Manitoba prévoit, comme je l'ai déjà dit, la confiscation des voitures et la suspension des permis pour les chauffeurs qui enfreignent gravement les règlements de la circulation. Ce sont surtout ces dernières dispositions qui forcent les automobilistes à être prudents.

Il est facile de comprendre, en effet, qu'un automobiliste qui a été empêché de se servir de son automobile pendant plusieurs mois soit par la suite moins enclin à violer les règlements de la circulation. Ces mesures sont sévères, sans doute, mais, pour remédier à une situation grave, seules des mesures sévères sont efficaces.

Quant à dire que l'assurance obligatoire présente l'avantage d'indemniser dans le cas du premier accident, la création de l'*Unsatisfied Judgment Fund* répond à cette objection. En effet, si, dans le cas de l'assurance obligatoire, le chauffeur responsable d'un accident a toujours le moyen d'indemniser sa victime, en revanche, dans le cas de la loi de sécurité et de solvabilité, si le chauffeur responsable en est à son premier accident, s'il n'avait jamais jugé bon jusque là de s'assurer et s'il est de plus insolvable, la victime sera indemnisée au moyen du fonds garantissant l'exécution des jugements.

La loi du Manitoba, telle que je viens de l'exposer, me semble donc résoudre toutes les difficultés concernant la sécurité de la route et l'indemnisation des sinistrés. La gravité de la situation dans notre province impose la nécessité de l'étudier, afin de voir s'il y aurait lieu de l'incorporer à notre législation actuelle concernant la circulation.

Il n'y a pas à se le cacher, le développement de l'automobilisme a fait surgir des problèmes nouveaux, qui exigent des mesures nouvelles. Les pertes considérables que la population du Québec essuie chaque année, par suite de l'intensité de la

circulation sur nos routes, constituent un gaspillage énorme de ressources économiques et de vies humaines.

Loin de moi l'idée que l'automobiliste doit être considéré comme un hors-la-loi; toutefois, l'automobile est un instrument dangereux dont on doit se servir avec la plus grande prudence . Or un système adéquat de sécurité de la route et de solvabilité des automobilistes aurait pour effet non seulement de protéger la vie et les biens de tous les citoyens, mais aussi

160

