

## Problèmes de l'assurance-automobile

Gerard Parizeau

Volume 5, numéro 4, 1938

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1102874ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1102874ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Parizeau, G. (1938). Problèmes de l'assurance-automobile. *Assurances*, 5(4), 181–191. <https://doi.org/10.7202/1102874ar>

# Assurances

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

Enregistrée à Montréal comme matière de seconde classe.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix :

L'abonnement: \$1.00

Le numéro: 25 cents

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Publicité: ANTOINE DESMARAIS

Administration:

Ch. 43

84, rue Notre-Dame ouest

Montréal

181

---

5e année

MONTREAL, JANVIER 1938

Numéro 4

---

## Problèmes de l'assurance-automobile

*par*

GERARD PARIZEAU, L.S.C.

Un conte de Mme de Ségur a beaucoup amusé mon enfance: celui de Gribouille. Je me le rappelais tout à l'heure en songeant aux problèmes de l'assurance-automobile dans notre province. Gribouille, pitoyable, attendait les pieds dans l'eau que la pluie finît de tomber. Ainsi, dans l'assurance-automobile, on a attendu patiemment que les choses s'améliorassent. Puis, comme le miracle ne s'accomplissait pas, on se décida d'agir. On cessa la course aux primes. On ne dit plus à l'assuré: quel taux désirez-vous Mais qu'avez-vous fait depuis trois ans? Qui avez-vous tué? Quels dommages avez-vous causés? Après avoir recherché sa prime avec insistance, on

le considéra avec méfiance en supputant à l'avance ce qu'il coûtera peut-être. En traitant sa prime comme une affaire, on a eu cent fois raison, mais peut-être la transition a-t-elle été un peu brusque.

182

Une réaction s'imposait cependant car, à la faveur d'une concurrence effrénée, on avait été trop loin. Il est excellent qu'on l'ait compris; mais il aurait mieux valu changer d'orientation avec moins de brusquerie, en « y mettant des formes », pourrait-on dire, car si les gens ont l'habitude qu'on les mène par le bout du nez, ils ne détestent pas qu'on n'en ait pas trop l'air.

\*

Des projets multiples de réforme ont vu le jour. Il en est un que je voudrais résumer ici, avant de le faire suivre de quelques commentaires. C'est celui qu'ont précisé, il y a quelques mois, les fonctionnaires de la Wawanesa Mutual Insurance Company en particulier.<sup>1</sup>

Actuellement, le tarif d'assurance-automobile est basé sur la voiture assurée. Les automobiles particulières sont classées suivant la marque, la région et l'usage; et la prime ne varie pas d'un propriétaire à l'autre — du moins pour le tarif de la Canadian Underwriters' Association. Ainsi, toutes les Ford sont tarifées de même à un même endroit; mais on fait une différence entre une Ford, une Buick et une Packard en tenant

---

<sup>1</sup> On lira avec intérêt la discussion engagée entre M. E. S. Russenholt de la Wawanesa et M. C. H. Frederickson, l'actuaire de la Canadian Underwriters Association. M. Russenholt a présenté un mémoire au 4e Congrès des agents de la Wawanesa tenu en janvier 1937 à Toronto. M. Frederickson a présenté le point de vue des assureurs dans *Canadian Underwriter* du 1er avril 1937. M. Russenholt a rétorqué par un second mémoire. Puis, le Major Howell Smith, de la Wawanesa, a donné à la radio une série de neuf causeries pour présenter au public le point de vue de la Wawanesa Mutual Insurance Company.

compte du poids et des sinistres collectifs pour chaque marque. Le chauffeur est quantité négligeable depuis le 1er avril dernier, moment où on a cessé d'accorder une bonification correspondant au dossier individuel.

En ignorant le conducteur, on ne tient pas compte du facteur le plus important affirment les critiques du mode de tarification actuel. L'auto n'est rien. Tout est dans celui qui la conduit. S'il est imprudent, maladroit, malchanceux, ou s'il fait trente mille milles par an, il n'est pas juste de lui demander la même prime qu'au conducteur adroit ou prudent ou qu'à celui qui parcourt trois mille milles. De plus, la police d'assurance garantissant tout conducteur éventuel, l'assureur ne peut exercer un contrôle sur les personnes qu'il s'engage à garantir. Enfin, dernière chose, la proposition d'assurance n'exige pas actuellement des renseignements assez précis pour juger le risque avec exactitude.

Passant de la critique à la solution, les critiques suggèrent de tarifier le conducteur et non la voiture pour le risque de responsabilité envers les tiers, afin de bien connaître l'assuré qu'on accepte. En dressant le dossier de l'homme disent-ils, on réunira les données nécessaires pour juger exactement le risque qu'il présente; mais pour cela il faudrait un questionnaire plus étendu. On refusera le chauffeur dangereux et on imposera une surprime à celui qui présente un danger au-dessus de la moyenne. Ainsi l'automobile cessera d'être le seul facteur de comparaison. En outre, on accordera la garantie illimitée comme en Angleterre.

A cela les tenants de la tarification actuelle répondent: « Au début, nous tarifions uniquement le conducteur, puis devant les protestations du public nous nous sommes tournés vers l'automobile, malgré les avantages que nous reconnaissons au mode précédent. Avant de bouleverser la méthode actuelle, il faudrait bien se demander si celle-ci n'est pas la moins mauvaise. L'assurance au mille ne serait pas nécessaire-

ment un critère. Il n'est pas prouvé que le chauffeur de 3,000 milles soit un meilleur risque que celui de 30,000 milles. La sécurité est fonction, en effet, non de la distance parcourue, mais de l'adresse et de la prudence du conducteur. De plus, l'indication fournie par le compteur de milles n'est pas nécessairement exacte, car il est facile d'en fausser le fonctionnement. »

184

Comment, ajoutent-ils, peut-on espérer juger la valeur du chauffeur quand on sait qu'en avril dernier on a dû mettre de côté une méthode de classification basée sur les accidents antérieurs, parce que les déclarations faites au moment de la souscription du contrat étaient presque toujours fausses? Pour bénéficier de la réduction de prime, la plupart des assurés perdaient soudain tout souvenir des accidents antérieurs et plus tard, après un sinistre, ils invoquaient un prétexte quelconque pour se justifier. Comment peut-on imaginer qu'on puisse obtenir de meilleurs résultats avec la même méthode?

Enfin, dernière objection. Comment tiendra-t-on compte du risque que présentent tous ceux qui conduiront l'automobile en outre de l'assuré? Fera-t-on pour eux la même enquête que pour celui-ci? Mentionnera-t-on tous les noms dans le contrat? Mais alors quelle énumération il faudra faire dans certains cas! Et pour ceux qu'on oubliera, que fera-t-on?

\*

Voilà en résumé les arguments en présence. Qu'en penser? Comme toujours il y a dans les deux thèses du pour et du contre. S'il est vrai qu'on a tenté déjà d'accorder une remise aux assurés qui n'avaient pas eu d'accident durant trois ans ou moins, on ne peut conclure que la méthode est inapplicable par suite des abus qu'elle entraîne. Si l'assuré a menti, il faut en tenir compte au moment du règlement, comme le contrat le permet. Il ne faut pas admettre que le compromis imposé par la concurrence soit la seule règle en assurance. Le grand avantage de faire reposer la

méthode de tarification sur le conducteur de l'automobile pour la responsabilité civile, c'est qu'il est la principale mesure du risque. Que la prime pour les dommages aux tiers et à l'auto assurée varie suivant les accidents antérieurs, rien ne semble plus logique pourvu que les déclarations du conducteur servent de base au contrat et que la police limite l'assurance aux personnes dont les noms sont mentionnés comme chauffeurs éventuels. En connaissant ceux-ci à l'avance, l'assureur pourra faire pour tous la petite enquête qu'il exige actuellement pour l'assuré seul. Ainsi, on serrera le risque de plus près. De plus, en exigeant de chacun une prime faible, mais au total substantielle, l'assureur pourra demander moins pour un seul conducteur.

Le millage prévu est également un facteur important. Il est évident qu'à égalité de distance parcourue deux chauffeurs de même valeur présentent un risque différent dont il faudrait tenir compte. Mais comment vérifier l'exactitude des déclarations faites par l'assuré? Par un compteur? Encore faudrait-il que personne ne puisse en fausser ou en arrêter l'enregistrement, comme je le disais tout à l'heure.

\*

Quel que soit le mode de tarification choisi, il faut se rappeler cependant que le succès de l'opération d'assurance reste fonction d'un certain nombre de conditions générales qu'on a eu tendance à oublier depuis quelques années.

1° L'assureur doit exercer la plus grande prudence dans le choix de ses assurés. Et pour cela il faut que la proposition d'assurance soit le plus précise possible, afin qu'on apporte à l'assurance-automobile le même esprit critique qu'à l'assurance-vie ou incendie par exemple.

Le revenu-primés ne doit pas être l'unique règle de conduite.

2° L'assureur doit s'en tenir aux conditions de son contrat et forcer l'assuré à porter plus d'attention qu'il ne fait aux engagements qu'il a pris et aux déclarations préalables à l'émission.

sion du contrat. Le nombre des exceptions doit être de plus en plus rare.

3° Le compromis doit cesser d'être le principal mode de règlement; et, pour cela, il faut un mouvement concerté.

J'ajoute que certaines réformes s'imposent et, d'abord à mon avis, les trois suivantes:

186

a) il faudrait rendre moins tentant et moins facile d'accès le procès par jury qui est devenu, comme chacun sait, une véritable plaie. Actuellement, la simple menace du jury — bon enfant, facilement apitoyé et follement généreux — suffit très souvent à entraîner un règlement de centaines ou de milliers de dollars qui, entre honnêtes gens, n'aurait pas dépassé cent dollars. Le total des sommes obtenues par un chantage éhonté atteint un chiffre considérable chaque année et, comme ce sont les assurés qui payent en définitive, le tarif augmente autant que le permet la concurrence.

b) il faudrait charger des tribunaux spéciaux de juger les causes d'accidents d'automobile, afin d'en hâter l'expédition par des magistrats spécialisés.

c) il faut aussi codifier la loi en matière d'accidents d'automobile et avoir un véritable code de la route — comme il en existe en Europe — afin d'avoir des directives à peu près fixes.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> *A titre d'exemple, voici un extrait du décret du 18 décembre 1937, qui, en France, modifia certains articles du Code de la route. On y trouvera des précisions intéressantes sur deux points particuliers.*

**Article 9. — Croisements et dépassements**

Les croisements s'effectuent à droite et les dépassements à gauche.

Lorsque des véhicules se croisent, le conducteur de chacun d'eux doit serrer sur sa droite autant que le lui permet la largeur de la route ou, éventuellement, la présence d'autres usagers qu'il est en train ou s'apprête à dépasser.

Je ne crois pas exagérer en affirmant que souvent les avocats les plus au courant de la jurisprudence ne savent pas très bien où ils en sont. A cause de cela, des sommes très élevées se dépensent chaque année inutilement et les tribunaux sont encombrés de causes qui pourraient être réglées en dehors d'eux pour le plus grand avantage des intéressés.

Il faudrait aussi forcer à s'assurer les automobilistes qui n'ont pas les biens nécessaires pour garantir le paiement des dommages qu'ils peuvent causer à autrui. Cela, c'est la question de l'assurance obligatoire que l'Ontario a tranchée partiellement, en suivant l'exemple de certains états américains. Nous devons nous-mêmes nous engager dans cette voie si nous voulons que cessent d'intolérables abus. Les sinistrés, à qui on a complaisamment offert une vieille voiture en compensation des dommages subis par eux ne comprendront sans plus d'explications.

Enfin, il faudrait être beaucoup plus sévère dans l'octroi des permis de chauffeur et exercer un contrôle sur le bon fonctionnement des automobiles. Ce serait même la première chose à faire.

\*

Voilà quelques commentaires rapides en marge de problèmes dont la solution exigerait une triple collaboration dans notre province: celle du législateur, du surintendant des assurances et des assureurs.

---

<sup>2</sup> (*suite*) Il est interdit à tout usager de s'engager en vue d'un dépassement dans la moitié gauche de la chaussée sans s'être assuré qu'il ne risque pas de collision avec un usager arrivant en sens inverse. En particulier, il lui est interdit de le faire pendant le franchissement d'une traversée de voie ferrée et quand la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante (notamment lorsque tel est le cas dans un virage ou au sommet d'une côte). En outre, sur les chaussées dont la largeur est d'au moins neuf mètres, il est prescrit de laisser libre pour la circulation en sens inverse la partie nécessaire de la moitié gauche de la voie.

Pour effectuer un dépassement, tout conducteur doit avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser et se porter suffisamment sur la



gauche pour ne pas risquer d'accrocher celui-ci. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins de 50 centimètres s'il s'agit d'un véhicule autre qu'un cycle et à moins d'un mètre s'il s'agit d'un piéton, d'un cycle, d'un cavalier ou d'un animal.

Sauf dans le cas de force majeure, le piéton ou le conducteur du véhicule ou des animaux qui vont être dépassés doit serrer immédiatement sur sa droite sans accélérer l'allure.

En dehors des agglomérations urbaines, tout conducteur de véhicules dont la largeur, chargement compris, dépasse deux mètres doit, sans que sa responsabilité puisse être de ce fait substituée à celle du conducteur dépassant, signaler par le dispositif prescrit par l'article 22 qu'il a entendu le signal d'avertissement de ce dernier.

189

Tout conducteur qui vient d'effectuer un dépassement ne doit revenir sur sa droite qu'après qu'il peut le faire sans inconvénient.

Par exception aux dispositions des premier et quatrième alinéas du présent article, le dépassement d'un véhicule, qui circule sur une voie ferrée empruntant la chaussée d'une voie publique, doit se faire à droite, si l'intervalle existant entre le véhicule et le bord droit de la chaussée est suffisant et peut se faire à gauche sur les voies publiques où la circulation est à sens unique, si la partie droite de la chaussée est occupée.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules ou de troupeaux et aux cavaliers de dépasser un train ou un tramway à l'arrêt, pendant que des voyageurs y montent ou en descendent sur le côté où s'effectue le dépassement.

**Article 29 — Permis de conduire.**

Nul ne peut conduire un véhicule automobile s'il n'est porteur d'un permis délivré par le préfet du département de sa résidence sur l'avis favorable d'un expert accrédité par le ministre des travaux publics. Ce permis ne peut être délivré qu'à des candidats âgés d'au moins dix-huit ans. Il ne pourra être utilisé pour la conduite, soit des voitures affectées à des transports en commun, soit des véhicules dont le poids total en charge (remorque comprise) dépasse 3,000 kilogr. que s'il porte une mention spéciale à cet effet.

Les conducteurs de motocycle à deux roues doivent être porteurs d'un permis spécial que le préfet pourra, sur l'avis favorable d'un expert accrédité, délivrer aux candidats âgés de seize ans au moins.

Le permis de conduire ne pourra être délivré aux mineurs que s'il est demandé pour eux par la personne ou institution investie de la puissance paternelle.

Sont dispensés des prescriptions énoncées dans les paragraphes précédents:

1° Les conducteurs de véhicules à propulsion mécanique dont l'objet principal est la culture des terres;

2° Les conducteurs de véhicules automobiles présentant les conditions de construction suivantes:

190

a) Peser au plus 150 kilogr., ce poids s'entendant du véhicule à vide, en ordre de marche;

b) Présenter une cylindrée au plus égale à 100 centimètres cube;

c) Ne pas pouvoir excéder en palier une vitesse de 20 kilomètres à l'heure.

Le ministre des travaux publics fixe, par arrêté, les conditions dans lesquelles doivent être établis et délivrés les permis de conduire.

Lorsque le conducteur est titulaire d'un permis de conduire et qu'il est condamné pour avoir contrevenu aux dispositions du présent décret et en général des lois et décrets sur la police de la circulation, le préfet du département où intervient la condamnation peut prononcer soit la suspension, soit l'annulation du permis.

Lorsque le titulaire d'un permis de conduire a fait l'objet d'un procès-verbal constatant qu'il a commis, en raison de la conduite de son véhicule, un des délits prévus aux articles 319 et 320 du code pénal ou qu'il conduisait en état d'ivresse, le préfet du département, où a été dressé le procès-verbal, peut prononcer la suspension du permis jusqu'à la décision judiciaire à intervenir.

Si ledit conducteur est condamné pour l'un des motifs visés à l'alinéa qui précède, le préfet doit prononcer, soit la suspension, soit l'annulation du permis.

L'annulation est obligatoirement prononcée si le jugement constate que le titulaire du permis a commis par surcroît le délit de fuite visé par la loi du 1 juillet 1908 ou qu'il conduisait en état d'ivresse. Elle l'est également en cas d'infraction à un arrêté prononçant la suspension du permis.

La suspension d'un permis ne peut être prononcée pour un délai excédant deux ans.

En cas d'annulation, l'arrêté préfectoral qui la prononce peut fixer un délai n'excédant pas quatre ans à l'expiration duquel le titulaire du permis pourra en solliciter un nouveau. Sinon le titulaire du permis annulé ne peut en solliciter un nouveau qu'après y avoir été autorisé par le préfet

Lorsque le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire et qu'il est condamné pour avoir contrevenu aux dispositions du présent décret (et en général des lois et décrets sur la police de la circulation), le préfet du département où intervient la condamnation peut fixer un délai avant l'expiration duquel le conducteur susvisé ne pourra se mettre en instance en vue de la délivrance du permis.

191

Lorsque le conducteur non titulaire d'un permis de conduire est condamné en raison de la conduite de son véhicule par application d'un des articles 319 et 320 du code pénal, le préfet doit fixer un délai avant l'expiration duquel le conducteur ne pourra se mettre en instance en vue de la délivrance du permis.

Si, postérieurement à la délivrance d'un permis, il est constaté que le titulaire est frappé d'une incapacité permanente ou temporaire de conduire une automobile, le préfet du département où cette constatation a lieu prononce la suspension ou l'annulation du permis.

Tous les arrêtés préfectoraux portant suspension ou annulation du permis de conduire ou interdiction de se mettre en instance en vue de la délivrance du permis sont pris, après avis d'une commission technique spéciale, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par arrêté ministériel.

Les arrêtés de suspension ou d'annulation ou d'interdiction de se mettre en instance en vue de la délivrance du permis sont adressés par le préfet à l'organisme chargé de l'établissement et de la tenue à jour d'un répertoire général des permis. Les permis suspendus ou annulés sont retirés aux titulaires, temporairement en cas de suspension, définitivement en cas d'annulation.

**G. JOSEPH ROUSSEAU**  
INSPECTEUR

Insurance Company of North America  
Fireman's Fund Insurance Company

United States Fire Insurance Company  
Maryland Casualty Company