

## Propos sur l'assurance-automobile dans la province de Québec

Jean Dalpé

Volume 20, numéro 3, 1952

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103234ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103234ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1952). Propos sur l'assurance-automobile dans la province de Québec. *Assurances*, 20(3), 85–94. <https://doi.org/10.7202/1103234ar>

# Propos sur l'assurance-automobile dans 85 la province de Québec

par

JEAN DALPÉ

Partout, en Europe aussi bien qu'en Amérique, les assureurs se plaignent des résultats défavorables de l'assurance-automobile. Le nombre de véhicules augmente, la circulation est plus difficile, la valeur des voitures est de plus en plus grande avec les progrès de l'inflation, le luxe des carrosseries et la puissance des moteurs; le coût des réparations continue d'être à la hausse, au point que dans les garages on cherche à remplacer par des pièces neuves tout ce qui n'est pas en état, plutôt que de réparer; les accidentés demandent des indemnités de plus en plus élevées, avec la tendance actuelle des tribunaux et la bonne volonté des jurés et avec le goût de réclamer à propos de tout et de rien, qui se répand; enfin, connaissant la lenteur et l'indécision judiciaire, les assureurs préfèrent souvent régler au mieux, même si l'assuré n'est pas entièrement à blâmer. Et c'est ainsi que d'une part, les tarifs automobile montent et le nombre relatif des autos assurées n'augmente guère ou même diminue, accentuant encore la difficulté du problème. Pour qu'on en juge, voici quelques chiffres ayant trait à la province de Québec, que nous avons tirés de sources diverses:

## ASSURANCES

### I — Nombre d'autos en circulation depuis la guerre:

|      |                      |
|------|----------------------|
| 1945 | 242,782              |
| 1946 | 270,620              |
| 1947 | 313,089              |
| 1948 | 352,686              |
| 1949 | 405,226              |
| 1950 | 455,200              |
| 1951 | 522,916 <sup>1</sup> |

### 86 II — Primes souscrites: <sup>2</sup>

|      | Primes souscrites | Sinistres     | Rapport |
|------|-------------------|---------------|---------|
| 1948 | \$19,466,498.     | \$10,768,098. | 55.33   |
| 1949 | 23,120,150.       | 13,087,147.   | 56.60   |
| 1950 | 28,515,954.       | 15,321,765.   | 53.73   |
| 1951 | 33,976,602.       | 20,496,576.   | 60.33   |

### III — Nombre d'autos particulières assurées. <sup>3</sup>

|      | Dommages corporels<br>et matériels | Collision | Feu et Vol |
|------|------------------------------------|-----------|------------|
| 1950 | 123,195                            | 72,404    | 152,041    |
| 1951 | 138,633                            | 79,158    | 162,720    |

Il ressort de ce qui précède:

1° — que le nombre des autos en circulation augmente considérablement chaque année, ce qui explique l'encombrement des rues et l'augmentation du nombre des accidents.

2° — que le nombre des accidents augmente également. En 1951, dans la seule province de Québec, ils ont été de l'ordre de 82,211.

3° — que le nombre des automobiles assurées reste faible par rapport au nombre d'autos en circulation. On l'estime entre 25% et 30% selon les sources de renseignement. Tant qu'on ne sera pas parvenu à accroître ce pourcentage, on ne pourra pas neutraliser les mauvais risques. En assu-

<sup>1</sup> Chiffres provenant du Service des permis de conduire de Québec.

<sup>2</sup> Statistiques 1951. Services des Assurances de Québec, p. 69 et 70.

<sup>3</sup> Chiffres du bureau des statistiques de la Canadian Underwriters' Association.

rance, tout est question de moyennes; c'est par leur jeu que, dans un sens ou dans l'autre, on arrive à de bons ou à de mauvais résultats.

Le faible pourcentage des automobiles assurées pose également la question de la solvabilité financière des automobilistes, dont un autre collaborateur traite ailleurs dans ce numéro.

4° — que si le nombre des autos particulières en circulation a augmenté de 15% environ en 1951 par rapport à 1950, celui des autos assurées n'a augmenté dans la même proportion que dans le cas des dommages aux tiers où le risque est plus grand. Pour l'incendie et le vol, la hausse n'est que de 7% environ. Elle est de 9% pour les dommages à l'auto même. Nous nous empressons de dire que ces chiffres ont une valeur relative. Ils donnent, cependant, une idée de l'augmentation d'une année à l'autre.

5° — que le tarif s'élève chaque année, sauf dans le cas des voitures utilisées pour fins de promenade seulement. D'après les chiffres de la Canadian Underwriters Association, le tarif de 1952 semble avoir été totalement insuffisant dans la province de Québec pour faire face aux sinistres survenus dans ce groupe. Par contre, le groupe « affaires », grâce à des relèvements successifs, semble avoir donné suffisamment pour les besoins. S'il y a une hausse à anticiper pour 1953 ce sera sans doute dans le premier secteur et peut-être dans le groupe « B » ainsi que pour l'assurance-vol.



A la faveur de la hausse du tarif automobile, l'assuré cherche par tous les moyens possibles à payer moins cher. S'il ne se sert pas de sa voiture pour ses affaires, il s'efforce de la faire entrer dans la catégorie « choisie », c'est-à-dire le groupe le moins cher, à condition qu'il ne la laisse pas con-

duire par une personne ayant moins de vingt-cinq ans ou plus de soixante-cinq.<sup>1</sup>

88

L'assuré s'efforce aussi de se joindre à un groupe, dit *Synthetic Fleet*, qui accorde une réduction de 25 pour cent à ses membres: employés d'une même affaire, membres de clubs ou d'associations professionnelles. Il y a là une échappatoire qui ne se justifie pas, mais que la loi laisse subsister dans notre province en vertu d'un grand principe de liberté très appréciable, mais mauvais parfois. D'autres assurés bénéficient d'une réduction accordée par certains assureurs traitant directement avec l'assuré, sans intermédiaire. Il sera intéressant de voir ce qu'il en résultera. Pour l'instant, on ne peut que conclure à une expérience, qui expose l'assuré à se trouver seul devant l'assureur dans le cas d'une divergence d'interprétation du contrat au moment du règlement. Pour un courtier sérieux et influent, il y a là un argument valable. Dans l'ensemble, la multiplication de ces cas d'exceptions, exclusion faite du dernier, ont pour effet de fausser l'application des tarifs. Dans d'autres provinces, comme l'Ontario, la loi s'oppose à un traitement de faveur que rien ne justifie, en somme. Ce n'est pas en effet, parce que l'on est avocat, médecin ou membre d'un club qu'on doit être traité différemment d'un risque semblable, mais isolé. En permettant cela, encore une fois, on contribue à augmenter les difficultés d'application d'un tarif déjà assez mal équilibré.



Un point sur lequel les assureurs semblent d'accord, c'est le danger que présente le jeune chauffeur. Récemment, un juge de la Cour Supérieure demandait qu'on refuse le

<sup>1</sup> L'assureur a eu des surprises de ce côté et il est fort possible qu'on songe à augmenter le tarif devant les résultats obtenus. Par contre, la catégorie « B » a donné de bien meilleurs résultats à cause de la hausse considérable du tarif, comme nous le voyions précédemment.

permis aux moins de vingt-et-un ans. Certains assureurs n'assurent pas de voitures conduites par des moins de vingt-cinq ans. Tous accordent une réduction considérable lorsque l'assuré s'engage à ne pas laisser son auto aux soins d'un conducteur ayant moins de vingt-cinq ans ou plus de soixante-cinq. La plupart des assureurs essaient de persuader leurs assurés de ne pas laisser conduire leurs trop jeunes fils. Il y a là, cependant, une chose presque impossible à obtenir, car le père se laisse souvent fléchir par l'insistance de la mère et la présumée prudence de ses enfants. Tous les fils et les filles de moins de vingt ans sont, par définition, des êtres bien balancés et dont les réflexes sont bons quand les parents sont là. Malheureusement, ceux-ci ne sont pas toujours dans la voiture et les accidents les plus graves ont lieu quand le fils ou la fille oublie qu'ils ont entre les mains un instrument dangereux qu'on ne peut conduire comme un tricycle ou une bicyclette.

w

La situation actuelle pose plusieurs questions difficiles à résoudre, dont le coût de l'assurance. Où s'arrêtera-t-on dans la voie de la hausse? On a écrit à plusieurs reprises ici que nous jouions avec le feu et que, tôt ou tard, nous le regretterions. On ne peut pas indéfiniment augmenter les tarifs et s'imaginer que le public ne réagira pas. Il semble qu'on ait atteint un point critique, tant au point de vue du coût de l'assurance que de la circulation des automobiles sur les routes. Le nombre des non assurés continue de croître, et c'est le plus grand nombre. Souvent l'on voit des gens conduire en état d'ivresse; sur les grandes routes, les gens violent les règlements sans sanctions suffisantes et apparentes. Ajoutons que l'on a délivré jusqu'ici les permis de conduire trop à la légère<sup>1</sup> et, enfin, que trop d'automobiles

<sup>1</sup> On nous annonce une nouvelle politique des permis à Québec. Tant mieux.

en mauvais état circulent sur les routes, sans contrôle et sans sanction. Cela, chacun peut le constater, chacun l'affirme, mais on ne fait pas assez pour réprimer les abus. Si la liberté est un grand et très beau mot, il est des circonstances où il faut non la supprimer, mais la tenir bien en main, comme un cheval fougueux.

90

Certains voudraient qu'on fasse une différence entre un bon et un mauvais risque. Ainsi, disent-ils, on pourrait faire peser une plus lourde charge sur ceux qui la méritent et dégrever ceux qui conduisent bien. L'idée est réalisable et nous aurions mauvaise grâce à la repousser, nous qui l'avons si souvent préconisée ici. Tout ce qui peut pousser l'assuré à la prudence est bon en soi. Et la participation de celui-ci dans les profits apportés par l'absence de sinistre est sûrement une excellente chose. Mais ce n'est là qu'un palliatif. Quand on regarde la situation de très haut, on se rend compte qu'il appartient à l'État :

1° — de faire appliquer les lois avec sévérité et sans les exceptions imposées trop souvent par les besoins de la petite politique;

2° — d'apporter aux lois existantes les corrections que demandent avec insistance des organismes comme les Chambres de Commerce, les associations d'automobilistes et les groupements de sécurité;

3° — de vérifier les chiffres fournis par les assureurs, afin de se rendre compte de leur exactitude et de l'à-propos des charges qui sont prises comme base chaque année pour la détermination des tarifs.

Depuis que nous avons écrit ces lignes, le gouvernement provincial s'est déclaré prêt à agir. On a annoncé qu'il im-

poserait bientôt un examen médical et technique avant de délivrer les permis de chauffeur. Si la mesure est appliquée avec la sévérité voulue, ce sera sûrement excellent. Dès que nous aurons plus de détails, nous en reparlerons ici, car nous serions très heureux de noter un progrès dans un sens précis. Pour l'instant, nous tenons à citer des extraits d'un article paru dans le *Financial Post* du 25 octobre 1952. Signé par le *Manitoba's Director of Highway Safety*, M. R. B. Baillie, cet article expose les mesures prises par le gouvernement du Manitoba dans la région de Winnipeg pour augmenter la sécurité de la route. En voici d'abord les résultats:

91

a) les décès dûs aux accidents de la circulation ont baissé de 50 p. cent, dans la région de 1950 à 1952;

b) le nombre des accidents a diminué de 18.3 p. cent.

Ces résultats ont été obtenus grâce à la sévérité avec laquelle les permis ont été émis, puis suspendus dans certains cas, grâce aussi aux initiatives des *Driver Improvement Clinics*, que l'on a installées dans la région du *Greater Winnipeg*. Voici comment on a procédé:

"In 1950, Manitoba set up a traffic safety division which operates in very close liaison with the motor vehicle licensing and safety responsibility divisions of the taxation branch.

"Most phases of the program are geared to the task of improving the driving skills, knowledge, and attitude of each operator of a motor vehicle. This seemed to be a practical approach since most accidents are caused by the driver of the motor vehicle.

"Since then, the program has developed by linking up safety work with licensing and law enforcement.

"The safety program included keeping a score on the driving errors, accidents and convictions of all Manitoba drivers.

"A varying number of points is scored depending on the seriousness of the offense. Each time a score is recorded, the offender receives a warning letter in suitable language.



## ASSURANCES

---

When he accumulates six points he is invited to come to the Driver Improvement Clinic and a surprising number accept the invitation.

"At eight points he must come for driver improvement or lose his driving privileges. If he passes the tests, he gets a probationary license unless he shows by his attitude that a period of suspension is necessary.

92 "If he still persists in wrong driving practices, his driving privileges are suspended for a period varying with the circumstances. This approach enables us to concentrate our program on the 20% of the drivers who cause 80% of the accidents."

De pareils résultats devraient inciter d'autres provinces à imiter l'initiative du Manitoba, où on semble prêt à innover pour apporter aux problèmes de circulation des solutions immédiates.



Devant une situation difficile, il faudrait qu'on comprenne l'urgence d'agir dans la province de Québec. Trop souvent on se contente de déplorer les faits sans oser leur apporter d'autre solution que des palliatifs. Quand on examine l'encombrement qui existe à certains endroits, on se rend compte que dans les villes, comme dans les campagnes avoisinantes, tout est généralement question d'embouteillage aux points de rencontre. Qu'il s'agisse de St-Martin ou de l'Abord-à-Plouffe, près de Montréal, du boulevard Gouin à Cartierville (sur la route de Ste-Agathe), de l'intersection de l'avenue des Pins et de l'avenue du Parc, ou des rues Ste-Catherine et Bleury, à Montréal, il y a encombrement parce qu'il y a resserrement de la voie de communication ou rencontre avec une autre voie de grande circulation. Pour résoudre le problème, tant que la ville n'aura pas diminué la circulation à l'aide du métro, il faudra faire passer les voitures au-dessus ou au-dessous de la rue. Le reste n'est à peu près que palliatif.

Quand on examine certains aspects de notre réseau routier, on se rend compte que les magnifiques voies, dont on nous a dotés, n'ont pas l'efficacité qu'elles pourraient avoir:

a) parce que les obstacles sont trop fréquents. C'est le cas, par exemple, dans la route de Ste-Agathe, de la ville de St-Jérôme, à laquelle on se heurte sans détour possible. Aux heures d'affluence, l'été, il faut parfois une demi-heure pour traverser la ville; l'hiver il a fallu déjà jusqu'à une heure et quart pour parcourir un trajet qui demande 10 minutes au plus. Et cela, simplement parce qu'on n'a pas voulu que la route passe au-delà de la ville. Contourner l'obstacle, ce serait la solution dans bien des cas, tout autant que le surmonter ou passer dessous dans d'autres;

b) parce qu'aux points de rencontre, on oppose deux courants d'égale ou d'inégale force, dont on intercepte l'un ou l'autre à intervalles réguliers. C'est le cas des points d'intersections comme L'Abord-à-Plouffe sur la route de Ste-Agathe, où la circulation Nord-Sud est bloquée sur trois milles de longueur à certains moments;

c) parce que les goulots d'étranglement sont trop nombreux. C'est le cas d'une route large qui tout à coup se rétrécit brusquement. On a alors un problème d'embouteillage, parce qu'on cherche à faire passer dans une voie soudain rétrécie une circulation abondante et libre jusque là.



Le problème de l'assurance automobile dans la province de Québec n'est pas qu'une question de tarif, de permis de conducteur, d'application de lois existantes ou de nouvelles lois, il réside également dans l'étude et la construction de routes adaptées aux besoins d'une circulation de plus en plus grande. Récemment, dans un discours prononcé au congrès de la *Canadian Good Roads Association*, le pré-

sident de *General Motors of Canada* disait: « À la fin de la guerre, nous avions prévu qu'en 1955 il y aurait trois millions d'automobiles au Canada. En 1952, nous avons atteint ce chiffres. On estime qu'en 1960, il y en aura quatre millions cinq cent mille. Où les logerons-nous? Nos villes et nos routes sont déjà encombrées ».

94

Voilà une question grave parce que l'encombrement des routes est une des grandes causes d'accidents. S'il faut songer à mieux conduire, il faut aussi trouver à circuler plus rapidement. C'est l'autre aspect du problème. S'il n'appartient pas aux assureurs de le résoudre, il faut qu'ils l'aperçoivent clairement. Avec d'autres, ils doivent demander qu'on lui trouve des solutions en dehors des petits intérêts individuels ou de groupe.

C'est par là que nous voulons terminer ces propos à bâtons rompus sur l'assurance automobile dans la province de Québec et dans le Canada entier, devrions-nous dire. En effet, les problèmes que nous venons d'exposer ne sont pas propres uniquement à Québec. S'ils prennent ailleurs un aspect un peu différent, les mêmes causes y produisent les mêmes effets, mais à des degrés divers.