

De quelques études récentes sur l'assurance automobile

Jean Dalpé

Volume 36, numéro 1, 1968

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103625ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103625ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Dalpé, J. (1968). De quelques études récentes sur l'assurance automobile. *Assurances*, 36(1), 1–24. <https://doi.org/10.7202/1103625ar>

ASSURANCES

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

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numéraire
et l'envoi comme objet de la deuxième classe de la présente publication.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :
L'abonnement : \$3.00
Le numéro : - \$1.00

Membres du comité :
Gérard Parizeau, Michel Parizeau,
Gérald Laberge, Jacques Caya,
Pierre Beaudry, secrétaire
de la rédaction

Administration :
B. 216
410, rue Saint-Nicolas
Montréal

1

36^e année

Montréal, Avril 1968

N° 1

De quelques études récentes sur l'assurance automobile

par

JEAN DALPÉ

Dans tous les pays du monde, l'assurance automobile préoccupe les milieux de l'assurance. Elle est une des sources principales du revenu-primés des assureurs et à l'origine des difficultés multiples qui se présentent aux techniciens, aux praticiens et aux politiciens. Les premiers cherchent à les résoudre par des méthodes nouvelles ou par des jeux d'équilibre. Ils se livrent pour cela à des tours d'adresse qui font à la fois la désolation et l'admiration de ceux qui doivent utiliser les tarifs.¹ Ils cherchent aussi à uniformiser les méthodes de travail dans l'ensemble du pays, pour mieux juger les résultats aussi bien que les faiblesses du régime et des assureurs. Dans certaines provinces, les politiciens demandent des

¹ Ainsi dans la province de Québec, il y a cinquante-six manières de tarifier une automobile, sans tenir compte des sept régions.

enquêtes. Ailleurs, aux États-Unis comme en France, on cherche à simplifier le règlement des sinistres. C'est le sens de ces travaux que nous apportons au lecteur, en lui suggérant de mettre le tout au dossier déjà abondant de l'assurance automobile et de ses préoccupations actuelles.

1 — Joint study of Automobile Insurance Expenses Allocation — May 1967.

2

Il s'agit d'un travail très bien fait, qui est l'œuvre de deux grandes maisons d'experts-comptables MM. Kates, Peat, Marwick, etc. et Price, Waterhouse, etc. La question qu'on leur avait posée, était, croyons-nous :

i — Quelle est actuellement la part des frais dans la prime d'assurance automobile, à l'exclusion des dépenses de placement ?

ii — Comment pourrait-on uniformiser la comptabilité pour permettre d'établir des comparaisons valables d'une société à l'autre ?

À la première question, en se basant sur les statistiques de 1965, les experts ont répondu: les dépenses correspondent, dans l'ensemble, à

29.17% des primes brutes souscrites

31.21% des primes brutes acquises

29.56% des primes nettes souscrites

31.97% des primes nettes acquises

Le pourcentage varie suivant la base de calcul. Des primes souscrites aux primes nettes, il y a le jeu de la réserve qui explique la hausse du pourcentage.¹ Dans l'ensemble, celui-ci est de 32%, ce qui laisse 68% pour les résultats techniques et le bénéfice: 2.5% étant le profit arrêté d'un commun accord.

¹ Dans le cas d'une production croissante.

Si les frais ne dépassent pas 65.5 pour cent, l'assureur moyen fait donc le bénéfice technique prévu par la formule comptable. Ils disparaît graduellement au fur et à mesure que l'on se rapproche de 68 pourcent, qui est le point d'équilibre.

Il faut noter, cependant :

a — Qu'il s'agit là d'une constatation moyenne, basée sur les chiffres d'un grand nombre d'assureurs, ayant une organisation technique bien différente et des coûts de production et d'administration dissemblables. Si le prix de revient de la production est dans l'ensemble presque le même,¹ le coût d'administration varie nécessairement d'une entreprise à l'autre, d'un chiffre d'affaires à l'autre. Ils peuvent être différents aussi suivant la commission de réassurance, l'importance de la réassurance elle-même et la variété des contrats. 3

b — que les résultats techniques sont fonction de la politique de sélection, de répartition et de limitation des risques, des réserves, de la méthode suivie pour les établir et de la prudence plus ou moins grande de ceux qui l'appliquent. La malchance n'intervient véritablement que là où le chiffre d'affaires n'est pas assez élevé.

Quoi qu'il en soit, le travail fait par les experts de l'*Insurance Bureau of Canada* est intéressant. Il mérite que les assureurs l'étudient avec beaucoup d'attention. I.B.C. a droit qu'on le félicite de cette première initiative d'ensemble, destinée à orienter ses membres — les assureurs — vers des méthodes uniformes; ce qui est à la fois son rôle et sa justification.

II — A study of Automobile Insurance rates in the Province of British Columbia.

¹ Pour des assurances semblables.

Brief presented by All Canada Insurance Federation to the Royal Commission on Automobile Insurance in British Columbia.

Le premier de ces documents est une compilation statistique dressée par le surintendant des Assurances de la Colombie Britannique, à l'occasion d'une enquête faite dans sa province sur l'assurance automobile. L'étude porte non seulement sur
 4 les coûts de réparation et d'hospitalisation, les salaires, les accidents et leur fréquence, les résultats techniques en Colombie Britannique même et dans d'autres provinces, mais encore sur les méthodes de tarification et les primes comparatives.

Il y a là un instrument de travail valable pour ceux qui veulent se pencher sur le problème de l'assurance automobile dans l'ensemble du Canada: tâche, qui est à la mesure de l'immensité du pays et de la variété de la réglementation provinciale.

Quant au document connu sous le nom de "*Brief presented by All Canada Insurance Federation, volume I*", il est non moins intéressant à étudier. La Fédération des assureurs canadiens est un syndicat professionnel, qui groupe presque toutes les sociétés d'assurance de notre pays. Sa fonction n'est pas de déterminer les tarifs, mais de défendre collectivement les intérêts des assureurs et leurs méthodes de travail. Comme ils sont menacés en Colombie Britannique — tout au moins pour l'assurance automobile — la Fédération a déposé, auprès de la Commission d'enquête, un gros dossier où elle résume la pensée de ses membres sur le sujet. Il y en a quatre autres qui constituent une précieuse source de renseignements. Dans ce premier volume, la Fédération étudie les principales questions suivantes: la prévention des accidents, les données statistiques, les dossiers des tribunaux, de l'indemnisation des

accidentés, de la rémunération des avocats dans la région de Vancouver, l'assurance obligatoire, la conception sociale de l'indemnisation de l'accidenté.

Les autres tomes présentent des études sur l'indemnisation des sinistres, le fonds de compensation des victimes d'accidents de la route et les risques assignés.

Il y a là un document d'une grande importance. Les constatations et recommandations de la A.C.I.F. s'appliquent 5 d'abord à la Colombie Britannique, mais elles présentent un intérêt pour ceux qui vivent sous le même régime, à trois mille milles de là.

**III — Enquête de la Chambre de Commerce de la Province :
le coût de l'assurance automobile dans la Province de
Québec. Septembre 1967.**

Dans un travail beaucoup plus modeste, mais intéressant, la Chambre de Commerce de la Province de Québec se penche sur le problème de l'assurance automobile dans la province de Québec. Son comité d'étude présente des constatations statistiques et techniques diverses. Puis, la conclusion que voici :

"L'étude par le comité sur l'assurance automobile de la Chambre de Commerce de la province de Québec des différents facteurs qui déterminent le coût des primes de l'assurance automobile a conduit aux deux conclusions suivantes :

- 1° La principale raison pour laquelle les primes d'assurance automobile sont plus élevées au Québec est que dans cette province, toute proportion gardée, il se produit plus d'accidents d'automobile que partout ailleurs au Canada.
- 2° Ces accidents d'automobile sont plus dispendieux pour les assureurs.

"Première en liste pour le nombre des accidents, notre province l'est également quant au coût que ces accidents représentent pour les

A S S U R A N C E S

assureurs. En effet, un examen des dernières statistiques démontre que la fréquence des réclamations au Québec a été en 1965 45% supérieure à celle de l'Ontario et que le coût des réclamations au Québec s'est élevé à 4% de plus qu'en Ontario.

"Devant ces constatations, le comité était justifié de rechercher les causes de cette situation défavorables pour les automobilistes québécois.

6 "Le comité a constaté que certains des facteurs qui sont des causes universelles d'accidents d'automobile étaient plus courants ou plus importants dans le contexte québécois comparativement au reste du Canada et à l'Ontario plus particulièrement. Ces causes particulières d'accidents d'automobile sont les suivantes:

A — L'élément humain

"Il semble que les conducteurs québécois enfreignent plus que les autres Canadiens les règles de la prudence.

a) *Imprudence du conducteur québécois:*

"Le conducteur québécois utilise plus souvent son automobile que ses compatriotes canadiens sur un réseau routier beaucoup plus restreint et où la concentration des personnes par mille de route est plus élevée. Le conducteur québécois ne semble pas collaborer volontairement avec les autorités responsables du respect des lois de la circulation.

b) *L'âge du conducteur:*

"Il a été démontré par de nombreuses enquêtes que le plus grand nombre d'accidents de la route est causé par les automobilistes de moins de 25 ans. Or, la population des 15 à 24 ans est beaucoup plus importante au Québec que dans les autres provinces.

c) *L'imprudence ou l'indiscipline des piétons:*

"Enfin, les piétons et les cyclistes n'obéissent presque pas aux lois de la circulation qui, pourtant, les régissent autant que les automobilistes.

B — Les routes

"Le réseau routier du Québec accuse encore beaucoup de déficiences et notre système de signalisation routière est, en bien des cas, inadéquat. Ces deux motifs augmentent pour autant les risques d'accidents.

C — Les autorités policières et judiciaires

"Enfin, le comité remarque un manque de sévérité des autorités policières et judiciaires à l'endroit des délinquants de la route et une carence de collaboration entre ces autorités.

"Après avoir étudié les causes du grand nombre d'accidents d'automobile au Québec, le comité a recherché les motifs du coût élevé de ces accidents. Il en est venu aux conclusions suivantes:

- 1° On compte au Québec un plus grand nombre de personnes par automobile ou par véhicule. Il est évident que plus une automobile transporte d'occupants, plus les réclamations risquent d'être élevées advenant un accident. Ce qui ne manque pas d'influencer sur le coût moyen de nos réclamations. 7
- 2° La loi québécoise grève d'une responsabilité plus lourde le conducteur québécois en ce qui concerne le risque aux passagers à titre gratuit.
- 3° Le mode d'alimentation du Fonds d'indemnisation du Québec entraîne nettement une hausse des taux d'assurance automobile dans cette province par rapport à la province d'Ontario.
- 4° Les primes chargées aux assurés en vertu du Plan d'Assig-nation ne suffisent presque pas à couvrir les pertes subies par ceux-ci. Il est à prévoir que si l'expérience des risques assignés ne s'améliore pas par une hausse des surcharges, de nouvelles catégories de surcharge, l'émission plus sévère de permis de conduire et l'élimination des indésirables de la route, les taux d'assurance en seront gravement affectés.

Le comité est d'avis, cependant, que malgré ce sombre tableau, il existe l'espoir de remédier à cette situation en diminuant le nombre des accidents d'automobile au Québec. C'est à cette fin qu'il soumet une série de recommandations s'adressant au public en général et aux différents paliers du gouvernement."



On trouve dans ce texte, une explication valable du coût élevé de l'assurance automobile dans notre province. Tant que les autorités ne prendront pas les mesures nécessaires, le nombre des voitures en mauvais état restera grand,

comme celui des chauffards, des mauvais chauffeurs, des imprudents, des conducteurs en état d'ivresse. Tant qu'on sera à peu près sûr de s'en tirer au moindre coût, tant que les juges seront indulgents, tant que tout se fera un peu à la bonne franquette, on sera sûr que les accidents seront fréquents et coûteux et qu'on paiera dans Québec plus que partout ailleurs, au Canada: quel que soit le régime — public ou privé — de l'assurance automobile.

8

IV — Voici d'autres cas de risques assignés qui illustrent à nouveau ce qui précède.

Nous continuons ici l'énumération des risques dits assignés, à qui, dans Québec, les assureurs ont dû remettre une police d'assurance, même s'ils y répugnaient, parce que le permis de conduire avait été renouvelé par le gouvernement. Qu'on ne croie pas que ce soit le fruit de notre imagination. Tous les cas proviennent des dossiers de compagnies d'assurance automobile. Nous les présentons ici sous une forme résumée pour montrer le sens d'une mesure qui s'impose. Tant qu'on continuera de procéder ainsi, on ne devra pas s'étonner qu'en 1965, par exemple, le rapport des sinistres aux primes, pour les risques assignés dans le Québec, ait été de 96 pour cent et de 74 dans le reste du Canada, avec un tarif beaucoup moindre. La constatation est déplaisante. Pour qu'elle cesse de l'être, il faudrait agir dans ce domaine et dans beaucoup d'autres. Or, malheureusement, l'attitude des gouvernements ne change guère, semble-t-il, avec des résultats identiques, quelle que soit l'appellation ou la couleur du parti au pouvoir.¹

¹ On nous affirme que le gouvernement est de plus en plus sévère pour l'émission des permis. Tant mieux, mais l'est-il assez? Qu'on juge de ce qu'on fait ailleurs par cette coupure de presse:

"More than 200 Ontario drivers have been reported to the Department of Transport by their doctors since July 1 because the medical men felt they were physically unfit to drive. Of these, 96 had their licenses suspended for life and most of the remainder are still under consideration by a panel of

A S S U R A N C E S

Pour qu'on s'en convainque, voici de nouveaux cas que nous apportons au lecteur, en le laissant juge de conclure. Encore une fois, ils sont tirés strictement du dossier des risques assignés:

- 1 — "Un conducteur, âgé de 95 ans, est impliqué dans deux accidents en décembre 1966 et en août 1967.
- 2 — "Un conducteur âgé de 66 ans: le rapport d'enquête mentionne qu'il "est très lent, semble avoir de la difficulté à manier son auto". Renseignements fournis au Bureau des Véhicules. Pas de suite. 9
- 3 — "Le conducteur a été condamné à quatre reprises pour avoir conduit une automobile alors que ses facultés étaient affaiblies, soit en août 1959 — Suspension de permis — 3 mois, août 1961 — Suspension de permis — 6 mois — amende \$50.00, mai 1964 — Suspension de permis — 3 mois, novembre 1966 — Suspension de permis — 3 mois. L'infraction de mai 1964 est survenue lors d'un accident. Des dommages ont été causés au tiers pour \$351.95. Le Bureau des Véhicules Automobiles ne peut plus interdire à cette personne la conduite d'un véhicule automobile, puisqu'elle a été pénalisée pour toutes les infractions qu'elle a commise.
- 4 — "Le conducteur est âgé de 75 ans — Vision très faible — Renseignements obtenus dans un rapport d'enquête où l'enquêteur a eu une entrevue avec le conducteur. Le rapport médical, confirme les renseignements fournis au Bureau des Véhicules Automobiles. Aucune suite.
- 5 — "Un conducteur âgé de 49 ans: permis de conduire suspendu aux dates suivantes:
avril 1954 — 3 mois — amende \$50.00 — facultés affaiblies,
septembre 1954 — 6 mois — facultés affaiblies,
octobre 1959 — 6 mois — amende \$50.00 — facultés affaiblies,
mars 1964 — 3 mois — amende \$50.00 — facultés affaiblies,
septembre 1964 — 12 mois — amende \$50.00 — facultés affaiblies,

experts. R.H. Humphries, provincial registrar of motor vehicles, said heart disease, epilepsy and diabetes are the main diseases that can do a driver out of his license. The doctors who reported their patients where not breaking any vows or breaching the confidence of their patients, but were only obeying section 145 of the Highway Traffic Act."

Tiré du *Toronto Telegram*, ces précisions sont concluantes.

A S S U R A N C E S

avril 1966 — 4 mois — amende \$50. Enfin, pour terminer, un délit de fuite.

- 6 — "Un conducteur âgé de 57 ans. Le rapport médical mentionne qu'il souffre de sclérose en plaque ce qui contribue à un manque d'équilibre. Le rapport d'enquête, à la suite d'une entrevue avec le conducteur conclut: Souffre de "maladie du sommeil" et d'étourdissements. Mouvements très lents il s'aide d'une canne. Renseignements fournis au Bureau des Véhicules Automobiles. Aucune suite.
- 10 7 — "Un conducteur sourd-muet — impliqué dans deux accidents, en février 1966 et en août 1966. Renseignements fournis au Bureau des Véhicules Automobiles. Pas de suite.
- 8 — "Un risque nous est assigné. Le 27 août 1967 il est impliqué dans un accident qui nous fait découvrir les faits suivants: le 11 juin 1967, l'assuré a un accident à la suite duquel une accusation de délit de fuite fut portée contre lui par la municipalité de Laval et son permis fut suspendu pour une période de trois (3) mois. Normalement il n'aurait pas dû recevoir de nouveau son permis avant le 12 septembre 1967, mais il nous dit avoir reçu, sans l'avoir demandé, un nouveau permis le 7 juillet 1967 directement de Québec. L'accident du 27 août nous coûtera environ \$10,500.00."
- 9 — "Voici le cas où la tierce partie passe outre à un signal d'arrêt, frappe notre assuré sur le côté et le fait capoter. Il nous en coûte pour faire réparer la voiture de notre client \$1,900.00. La tierce partie n'a pas d'assurance et par le fait même il s'ensuit que son permis de conduire de même que ses enregistrements de voiture lui sont retirés par Québec et ne peuvent lui être rendus sans qu'il ait une preuve d'assurance et qu'il démontre par une quittance qu'il a réglé la perte en question. Celui-ci nous remboursait sa dette de \$50.00 à \$100.00 par mois, mais à un moment donné, il a cessé ce remboursement et nous avons perdu sa trace. Le 9 août 1967 il était retracé chez son beau-frère et à ce moment là nous avons appris qu'il avait obtenu ses enregistrements et son permis de conduire sans avoir rempli les exigences prévues par la loi.

"Nous avons communiqué avec le département des licences à Québec, mais on y prétend que le permis de cet individu est toujours

suspendu. Il est bien évident que l'individu en question se promène sur la route sans avoir rempli ses obligations."

Voilà un beau gâchis cohérent, n'est-ce pas ? On continue de trouver sur la route des éclopés, des infirmes, des maladroits, des imprudents, des assoiffés. Ils jouent leur petit rôle de menace à la sécurité publique sous l'œil paternel et bienveillant de fonctionnaires qui préfèrent laisser la décision à la machine électronique, à qui on n'a pas dicté ce qu'il fallait faire.

11

Si on est satisfait, eh bien ! qu'on ne s'étonne pas que l'assurance coûte plus cher ici qu'ailleurs !

V — La réforme du droit des accidents de la circulation.

Devant la lenteur du règlement des accidents de la route, les contradictions et les limitations de la jurisprudence, l'opinion s'émeut un peu partout. Doit-on continuer à se préoccuper uniquement de la responsabilité de l'auteur du sinistre, avec tout ce que cela veut dire d'enquêtes, d'imprécisions, de frais, de retards, d'injustices apparentes ? Ne devrait-on pas plutôt avoir recours à un autre régime, qui permettrait à la victime d'un accident d'automobile de toucher une somme correspondant aux frais qu'elle a engagés et une autre somme prévue à l'avance, variable suivant le degré d'incapacité, sans invocation de la responsabilité d'un tiers ? Tout revenant à l'établissement des dommages subis, on simplifierait grandement le règlement et on éviterait les retards et les injustices actuels.

C'est en résumé, la question qui se pose aussi bien en Europe qu'en Amérique. Nous voulons apporter ici deux témoignages très intéressants : l'un que l'on connaît sous le nom de projet Tunc en France et, l'autre, le discours du président du *Kemper Insurance Group*, aux États-Unis. Nous les passerons tous deux en revue, car, à notre avis, ils méritent

qu'on s'y arrête. Ils nous paraissent représenter, en effet, l'aspect actuel d'une question qui préoccupe les légistes et les techniciens dans le monde entier. Une préoccupation commune les réunit dans une même curiosité: comment simplifier une procédure de plus en plus lourde et inefficace, tout en rendant justice à l'accidenté rapidement et en évitant la plupart des frais actuels.¹

12 1 — Voyons d'abord le projet Tunc.

On entend par là, en France, un projet de loi présenté par M. André Tunc, professeur à la Faculté de droit et de sciences économiques de Paris. M. Tunc fait valoir que le droit n'a pas suivi l'évolution de la vie sociale et qu'en voulant invoquer la faute pour accepter ou refuser de régler les accidents de la circulation, les tribunaux et les assureurs ne tiennent pas compte d'une situation de fait que n'a pas prévue le Code Napoléon en 1804. "La faute, par définition, dit M. Tunc, c'est ce que ne fait pas un "bon père de famille". De fait, un "bon père de famille" ne commet ni crime crapuleux, ni escroquerie, ni concurrence déloyale. Mais croit-on que, dans la rue ou sur la route, il ne commette pas de faute? Il en commet constamment. Constamment, on commet des "fautes" quand on conduit ou quand on marche dans la rue, tout comme on commet des fautes de syntaxe en parlant ou comme on manque des balles en jouant au tennis. Normalement, ces fautes sont sans conséquences. Il ne dépend que *du hasard* qu'elles aient des conséquences tragiques. Une enquête de l'O.M.S. a établi qu'un conducteur, en moyenne, procède à 150 observations et prend 15 décisions au kilomètre *et qu'il commet une faute tous les 3 kilomètres (35)*. Statistique ridiculement pessimiste? Absolument pas: elle prévoit une

¹ Il y a également "Justice in Court after the Accident, a Special Report by The Defence Research Institute et d'autres groupements qui, chez nos voisins, étudient le problème. Il y a aussi "The Journal of American Insurance" qui contient deux articles intéressants sur les mêmes problèmes. (January-February 1968).

collision tous les 100 000 km, un accident corporel tous les 700 000 et une mort tous les 25 millions de kilomètres alors qu'en France, à l'heure actuelle, les taux sont d'une blessure par 450 000 km et d'une mort par 11 millions (36).

“Concrètement, à quoi aboutit le raisonnement traditionnel ? Prenons ce cas particulièrement frappant (mais non hypothétique) d'un médecin important et encore jeune tué dans une collision en laissant une veuve et neuf enfants dont aucun n'a achevé ses études. Sa famille peut recevoir des millions de nouveaux francs ou rien. De quoi cela dépendra-t-il ? Essentiellement *du hasard*. Un mauvais conducteur ou un conducteur couramment imprudent peut avoir un excellent réflexe devant une menace de collision, tout comme un excellent conducteur peut avoir un réflexe malheureux. C'est sur le réflexe d'un homme à la fin d'une longue journée de travail au service des autres que nous décidons du sort d'une famille. Mais faut-il poursuivre le thème pour des lecteurs qui sont habitués à la notion d'accident du travail ? On voit à quel point, en 1966, notre droit est primitif. Nous nous donnons beaucoup de mal et nous dépensons beaucoup d'argent pour faire fonctionner soigneusement un système fondé essentiellement sur le hasard. D'une manière plus large, d'ailleurs, on peut penser que les dommages accidentels (distingués de ceux qui résultent d'une faute délibérée) devraient être le plus possible couverts par l'assurance et la sécurité sociale, non par le droit de la responsabilité. En matière d'accidents, la responsabilité civile est dénuée de valeur morale ou sociale; elle retransfère d'un homme à un autre homme un dommage qu'il eût été souhaitable d'amortir dans un mécanisme collectif”.

13

En partant de là, il suggère un projet de loi qui, en résumé, procurerait une indemnité à la victime de l'accident

non pas en fonction du degré de faute, de part et d'autre, mais en tenant compte uniquement du dommage subi.

Ainsi, on reconnaîtrait l'aspect social de l'indemnité, en mettant de côté une notion inadaptée, périmée et chargée de toutes les injustices qui sont commises en son nom.

14 Au lecteur qu'intéresse la question, nous suggérons de lire le numéro du *Droit Social*,¹ consacré au Projet Tunc et à la réforme du droit des accidents de la circulation. Il y trouvera le projet de loi que Me André Tunc a préparé, ses commentaires justificatifs et les opinions favorables ou défavorables d'un certain nombre de collaborateurs choisis parmi les membres les plus prestigieux des Barreaux de France.

2 — Il y a aussi le "Basic Protection Plan" en Amérique.

En marge du rapport Tunc, il faut rappeler les travaux des professeurs américains Robert E. Keeton et Jeffrey O'Connell, qu'ils ont résumés dans un livre intitulé *Basic Protection for the Traffic Victim — A blue print for reforming Automobile Insurance, 1965*.² Nous en avons déjà parlé dans notre revue. En bref, ces deux auteurs proposent qu'on n'invoque la faute qu'au-delà d'une certaine somme — le règlement s'effectuant en deçà, non pas en déterminant le degré de responsabilité, mais en précisant la perte subie matériellement ou corporellement; ce qui est également la thèse de Me Tunc. Cela éviterait toute discussion quant à la responsabilité de l'auteur des dommages. Comme M. André Tunc, ils suggèrent qu'on envisage la question non pas sous l'angle juridique, mais sous l'aspect strictement social du dommage subi, comme on le fait en assurance contre les accidents du travail: la discussion entre les parties intéressées se limitant à l'établissement du préjudice subi de part et d'autre.

¹ Numéro de février 1967.

² Dans la pratique, cela est devenu le "Basic protection plan".

Devant l'importance du sujet, le groupe Kemper de Chicago a demandé à MM. Keeton et O'Connell, en août 1966, de prendre part à une discussion technique sur le sujet. Le groupe a organisé douze colloques, qui ont réuni son haut personnel et les deux professeurs de Harvard. On a là une idée à la fois du sérieux avec lequel on a voulu aborder la question et des moyens d'action de ces mastodontes américains pour qui *money is no object*.

15

Plus tard, le président du groupe Kemper a résumé la question dans un discours qu'il a prononcé le 2 octobre 1967, à l'Université de l'Illinois, au cours de l'*Auto Claims National Conference*.¹ À notre tour, nous allons aborder ici quelques-uns des points qu'il a soulevés:

i — Les partisans de ce qu'aux États-Unis on a appelé le "Keeton and O'Connell plan" en ont présenté ainsi les avantages principaux, d'après M. James S. Kemper:

"1. *It will substantially reduce the cost of bodily injury coverage, by lowering administrative and legal expenses charged to the system.*

2. *It will produce a more equitable distribution of loss payments among claimants.*

3. *It will speed up claim payments.*

4. *It will greatly reduce court congestion.*

5. *It will reduce fraud in accident claims."*

ii — Par ailleurs, partisans et adversaires du projet Keeton-O'Connell se sont rapidement et violemment heurtés. Leurs prétentions sont aux extrêmes, comme le note M. Kemper:

"A slugging match between proponents and opponents developed in the newspapers and in radio debates. A prominent judge said the

¹ Discours intitulé: *The Keeton-O'Connell Plan: Reform or Regression?*"

16 plan would *increase* court congestion, and another one said it would "cause fraud and deceit to reach new and unprecedented dimensions." The powerful Teamsters Union came out publicly in violent opposition to the plan, and the AFL-CIO, originally expected to support the bill, began to swing over to the other side. The Governor said he would probably veto the bill if it passed the Senate. The Insurance Commissioner issued a statement which picked the bill to pieces. Professor Calvin Brainerd, chairman of the Finance and Insurance Department of the University of Rhode Island, who had studied the plan under a grant by the same foundation that financed the work of Professors Keeton and O'Connell, issued a scathing denunciation of the plan.

One of the most regrettable aspects of the whole debacle had to do with the debate about possible cost savings. In a statement to the Joint Committee on Insurance of the Massachusetts Legislature on March 28, 1967, Professor Keeton had said the Harwayne study concluded that if New York adopted the basic protection plan, "*insurance premiums* would be reduced by 15 to 25 percent or more." This statement was repeated over and over again by the press, leading the public (and, I suspect, many legislators) to believe that the claimed savings applied to all coverages, when in fact they applied to less than half the total auto insurance premium. Newspapers typically stated that its backers claimed "motorists would save 25 percent on their premiums due to substantially lower insurance rates." Then, after the Chief Actuary of the Insurance Department had presented his opinion that the basic protection plan would *increase* rather than reduce insurance premiums, an out-of-state "expert" was reported in the press as claiming that "rate decreases of 30 to 40 percent would be certainly conservative." Finally, Professor O'Connell came to Boston and declared that savings of *86 percent* were possible!

iii — La Chambre des représentants du Massachusetts avait accepté le nouveau régime. Le Sénat a battu le projet par un vote de deux et demi contre un, note M. Kemper ainsi:

"The bill was defeated in the Senate by a 2½ to 1 majority. It was defeated even though its authors were reported in the press as agreeing to accept "any amendments that might strengthen our bill and close the so-called or alleged loopholes which have been mentioned lately." There will now be an opportunity for a careful and responsible study of the plan in Massachusetts. *But all of us who are truly con-*

cerned with legislating improvements in the automobile insurance system can learn a lesson from this experience".¹

iv — Que faut-il penser du projet Keeton-O'Connell, se demande enfin M. Kemper ? Voici ce qu'il en dit :

"We are dealing with an economic and social problem of enormous complexity. It touches the tap roots of the common law system of jurisprudence upon which western civilization has been built. It involves the most sensitive and delicate balances between individual responsibility and the social needs of the community. The basic protection plan poses serious political, social and economic questions which may not have been apparent to those of its supporters who have not had the opportunity for thorough analysis of the plan.

17

"I do hope there will be no further attempts to enact the Keeton-O'Connell plan anywhere, until all of us — government officials, academicians, lawyers, insurance men and the authors of this bold and innovative plan — have had a chance to study the issues and create a solution in the public interest together."



En somme, si partout le nouveau concept d'indemnisation soulève un intérêt considérable, il déclenche une opposition très vive auprès de ceux qui ne veulent pas mettre de côté la théorie de la faute, acceptée dans tous les pays d'Occident.² Il sera bon de suivre les efforts de ceux qui se groupent autour de Me André Tunc à Paris et des professeurs Keeton et O'Connell aux États-Unis. Il faut également se rappeler ce que M. James S. Kemper affirme avec conviction : la plupart des gens veulent un changement. Ils sont prêts à admettre n'importe quel raisonnement si on leur démontre :

- a) que le coût de l'assurance sera diminué;
- b) que le règlement des sinistres sera simplifié;
- c) que les injustices de traitement cesseront.

¹ On annonçait récemment que le "Keeton-O'Connell Plan for basic protection" serait à nouveau présenté au parlement du Massachusetts, mais avec des amendements. Dans "In Brief" du 20-2-68.

² Même si, comme l'écrit Monsieur André Tunc, on croit qu'il s'agit là d'une conception périmée.

Ce sont ces trois choses qu'il faut avoir en vue pour améliorer le régime actuel. On ne saurait nier que celui-ci est boîteux et coûteux sous bien des aspects.

18 Au Canada, on se prépare à modifier la police d'assurance automobile. La garantie serait confirmée par un certificat, auquel seraient ajoutées, mais, séparément, les conditions prenant la forme d'un carnet qui serait remis à l'assuré en même temps que le certificat. Dans l'ensemble, le texte serait plus simple, facilement compréhensible. Le problème, c'est que la police d'assurance automobile est un contrat. Or, un contrat c'est théoriquement un texte complet en soi. Comment peut-on dissocier conditions et description de la voiture et de la garantie ?

Dans la province de Québec, le Code civil ou la loi des assurances ne pourraient-ils préciser les conditions générales et le contrat lui-même mentionner des stipulations réduites au minimum et aussi claires que possible, au lieu des dispositions actuelles qui rendent la lecture presque impossible pour un non initié. La police automobile est, à ce point de vue, moins obscure, plus ordonnée que la police incendie. Mais on pourrait l'améliorer encore. C'est ce à quoi on songe.

On se propose aussi de greffer au contrat automobile une assurance permettant aux personnes transportées de toucher une indemnité en cas de dommages corporels, comme on le fait actuellement avec l'avenant des frais médicaux. La faute ne serait pas une condition de l'indemnité, mais bien le dommage subi. Si, en indemnisant automatiquement, on parvient à régler immédiatement certains cas, on n'apportera pas cependant à l'ensemble du problème des solutions que préconisent les projets Tunc et Keeton-O'Connell, qui font disparaître le recours possible envers les tiers en deçà d'un certain montant. Dans le cas étudié, il ne s'agirait pas de

reconnaître ou de ne pas reconnaître la faute de l'automobiliste, mais simplement de verser une somme à l'accidenté, comme on le fait dans le cas des frais médicaux. On ne supprimerait pas par conséquent le recours possible devant le tribunal. Mais, peut-être, est-il un peu tôt pour conclure.

VI — Prices and Profits in the Property and Liability Insurance Industry¹

Que doit rapporter normalement à ses actionnaires une société d'assurance de biens et de responsabilité ? Quels résultats techniques donnent actuellement aux États-Unis les sociétés de ce genre ? Est-ce insuffisant, suffisant ou excessif ? Dans quelle mesure le rendement par action se compare-t-il avec les sociétés financières en général ? Quelles sont les tendances actuelles dans le marché de l'assurance ?

19

Voilà autant de questions qu'étudie l'équipe de Arthur D. Little Inc., avec l'aide d'un certain nombre de professeurs spécialisés dans les questions d'assurances aux États-Unis. L'étude a été faite à la demande de l'American Insurance Association : puissante association qui groupe chez nos voisins les plus fortes sociétés d'assurance dans le domaine des biens et de la responsabilité civile.

Le travail ne se limite pas à l'assurance automobile. Si nous le mentionnons ici, c'est qu'il nous paraît poser les bases de conclusions intéressantes, dans un domaine où les critiques et les opinions sont aussi nombreuses que, généralement, peu fondées. Pourquoi a-t-on tendance à reprocher à l'assurance de faire des profits, d'accumuler des réserves, de se préparer à faire face à des situations aussi changeantes que celles que l'on constate parfois en Amérique ?

Les résultats des sociétés faisant des affaires au Canada depuis 1963 sont, à ce propos, très intéressants. Qu'on en juge

¹ Nous tenons à remercier ici la New England Reinsurance Corporation de Boston à qui nous sommes redevable d'un exemplaire du rapport Little. J.D.

par ces chiffres qui indiquent pertes et bénéfices des entreprises relevant du contrôle fédéral, dans le domaine qu'étudie l'équipe Little:

1963	Perte technique	67 millions
1964	Perte technique	54 millions
1965	Perte technique	3½ millions
1966	Profit technique	25.6 millions
1967	Profit technique	51 millions

20

C'est cette extrême variété des résultats qui frappe quand on étudie l'histoire de l'assurance n'importe où dans le monde. Pour y faire face sans disparaître, les assureurs doivent accumuler des réserves pendant les exercices bénéficiaires. Si elles ne le font pas, elles disparaîtront tôt ou tard. Dans l'ensemble, les actionnaires tirent avantage de la bonne administration de leurs sociétés. Pourquoi le leur reprocherait-on et pourquoi voudrait-on que tous les excédents bénéficiaires aillent aux assurés ? Que la source soit d'ordre technique ou financier, il n'en reste pas moins qu'elle contribue à donner à l'assureur une résistance aux mauvaises années, qui est indispensable à la survie de son entreprise. La concurrence se charge de rétablir l'équilibre. Si elle ne le fait pas, le contrôleur des assurances a raison d'intervenir pour empêcher les hausses de tarif qui lui paraissent déraisonnables. Il y a actuellement aux États-Unis une tendance dans ce sens. Aussi l'étude du groupe Little arrive-t-elle à point pour préciser certains faits, dont la connaissance est nécessaire si l'on veut comprendre quelque chose aux problèmes techniques de l'assurance.



VII — Un assureur parle de l'assurance automobile

Dans le discours où il présente la condition de sa compagnie la Société d'assurance des Caisses populaires, M. François Adam commente la situation de l'assurance automobile dans la province de Québec. Il nous paraît intéressant de

reproduire, en grande partie, ses remarques qui sont celles d'un homme qui connaît le sujet.

"Résoudre le problème des accidents, disions-nous, cela revient à éliminer le problème du coût de l'assurance. Ceci, j'en conviens, n'est pas chose facile à réaliser, surtout si l'on prend en considération que nous sommes complètement dominés par l'obsession de l'Automobile.

"Sur l'ensemble du Continent Nord-Américain, et peut-être encore plus au Québec que chez nos voisins du Sud, un nouveau culte s'est développé: celui de l'Automobile. On voue à l'automobile une adoration fanatique, irrationnelle et irresponsable. L'Automobile est devenu notre idole; pour adorer ce nouveau Dieu, nous sommes prêts à lui offrir des sacrifices énormes: sacrifices d'argent, d'espace, de vies humaines et d'innombrables blessés.

21

"Je suis sûr que chacun d'entre vous connaît au moins une famille qui économise sur des choses essentielles à cause du budget qu'elle consacre aux voitures et beaucoup d'entre vous ont sûrement des amis dont les fils ont renoncé à poursuivre leurs études afin de travailler, simplement parce qu'ils voulaient avoir de l'argent pour s'acheter une voiture.

"Mais, allez-vous me dire, quel est le rapport avec les accidents d'automobiles? À mon avis, c'est faire preuve de beaucoup d'optimisme que de croire que des gens qui se montrent irrationnels et irresponsables lorsqu'il s'agit de la possession d'une voiture, auront le sens des responsabilités et se montreront rationnels lorsqu'il s'agira de la conduite d'une voiture.

"Avez-vous déjà essayé de demander à des gens s'ils se considéraient d'excellents — de bons — ou de mauvais conducteurs? C'est une expérience intéressante. En général 20% vous diront qu'ils sont très supérieurs à la moyenne, et la balance se classera dans les bons conducteurs. Il arrive bien rarement, pour ne pas dire jamais, que quelqu'un admette: "Je suis un mauvais conducteur". On peut dire à un ami qu'il est un piètre séducteur, il se contentera de hausser les épaules. Essayez de lui dire qu'il est un piètre conducteur, et vous pouvez vous attendre à une réaction violente.

"Très rares sont les fois qu'un conducteur admettra qu'il est responsable d'un accident ou qu'il a commis une faute stupide. Ce sera

toujours la faute d'une flaque de verglas sur la route, d'un autre conducteur qui n'a pas baissé ses phares, d'un pneu qui a éclaté et que sais-je. Mais jamais on avouera: "J'ai commis une grave imprudence".

22 "Les statistiques concernant les jeunes conducteurs sont édifiantes. Elles montrent que proportionnellement les conducteurs de moins de 25 ans se trouvent mêlés à environ deux fois plus d'accidents que l'ensemble des autres conducteurs, mais ces statistiques ne sont pas acceptées d'eux et pour l'attester je vous dirai qu'il y a quelque temps, la Fédération des Assureurs au Canada, a mené une enquête auprès de 1,750 jeunes dans tout le Canada, et la question suivante leur fut posée: "Croyez-vous que les jeunes ont deux fois plus d'accidents que les conducteurs plus âgés?" 75% des réponses furent "non". Personnellement, je pense que tout simplement ils ne veulent pas le croire. D'ailleurs dès qu'il s'agit de l'auto, nous rejetons toute responsabilité.

"Nous sommes bien d'accord qu'il faudrait appliquer les lois avec plus de sévérité — pour les autres mais pas pour nous personnellement. Nous sommes bien d'accord que les exigences pour permis de conduire devraient être plus sévères... pour les autres. Nous sommes bien d'accord que nous devrions jeter en prison ceux qui conduisent en état d'ébriété, mais bien sûr, pas moi puisque je conduis beaucoup mieux après deux ou trois verres. Nous sommes bien d'accord qu'il faudrait augmenter les primes d'assurance de ceux qui ont eu des accidents — mais bien entendu c'est un scandale d'augmenter ma prime à moi; comment pouvais-je deviner que l'imbécile qui était devant moi, allait s'arrêter. Nous sommes bien d'accord que les gens devraient conduire plus prudemment, et simplement parce que nous sommes en retard, nous commettons mille infractions et imprudences.

"Cette attitude généralisée d'irresponsabilité vis-à-vis de l'auto place nos députés dans une situation pour le moins inconfortable. La plupart d'entre eux sont des hommes bien intentionnés qui ne demanderaient pas mieux que de faire quelque chose pour arrêter la tuerie sur nos routes, mais ils savent aussi qu'ils ne peuvent faire quelque chose que s'ils sont élus et que ce n'est pas avec des programmes en faveur de la sécurité — sur notre continent et à notre époque du moins — qu'ils gagneront des voix.

"Il est évident que tout programme de sécurité réellement efficace ne serait pas sans provoquer beaucoup de mécontentement et de là, faire perdre pas mal de voix à notre député.

"Il existe à l'Université de Stanford un comité de recherches sur la circulation routière. Ce comité a récemment publié un programme qui permettrait d'éliminer 75% des accidents de la route aux États-Unis. Ce comité recommande particulièrement la suspension à vie des permis de ceux qui ont eu un nombre donné d'accidents, ou qui ont commis un certain nombre d'infractions. Il recommande également qu'aucune personne de moins de 21 ans et de plus de 60 ans (moi j'irais jusqu'à 70 ans) soit autorisée à conduire. Mais au terme de son rapport, le comité en question constate avec réalisme qu'on ne saura jamais si ces mesures sont efficaces car aucun gouvernement aura assez de cran pour mettre ces recommandations en vigueur.

23

"J'aimerais ici souligner les différences entre les exigences pour la délivrance d'un permis de pilote d'avion et celui de conducteur de voiture. Pour obtenir un permis de pilote, vous devez d'abord passer un examen médical approfondi; vous devez aussi pendant plusieurs semaines suivre des cours de théorie et passer un examen écrit. Vous devez faire huit heures de vol avec un instructeur et enfin, avant d'avoir le droit de transporter un passager, vous devez avoir accumulé plusieurs heures de vol seul. Et dernière condition, les pilotes doivent obligatoirement passer des examens médicaux à intervalles réguliers.

"Comparons ces exigences avec celles qui prévalent pour un permis de conduire. Au Québec, la plupart des conducteurs n'ont jamais passé d'examen et ont obtenu leur permis simplement en faisant la demande et en payant le montant exigé mais qu'arrive-t-il si vous conduisez sans permis? Dans la plupart des cas, l'affaire se solde par une amende de \$10.00.

"Ainsi, un idiot congénital, un alcoolique ou un drogué peut conduire une voiture de 400 chevaux sur nos routes ou dans nos rues encombrées de piétons sans craindre autre chose que cette légère contravention."

VIII — En guise de conclusion

Tous ces documents indiquent un bouillonnement d'idées, un désir de savoir, un mécontentement chez des gens qui paient très cher le besoin de circuler en automobile. Les ouvriers veulent être beaucoup mieux payés — et on ne peut les en blâmer — les médecins ont recours à la grève des

24

riches pour maintenir ou augmenter leurs honoraires — ce qui est humain, mais paraît excessif. En 1967, les débardeurs ouvrent le bal en se faisant accorder une hausse de 30 pour cent. On y consent parce qu'ils immobilisent les bateaux chargés de choses destinées à l'Exposition dans les îles d'en face. Tout cela paraît normal; mais on ne pense pas que tout cela se réfléchit sur les prix en général et, indirectement, sur l'assurance automobile. Partout, celle-ci a des frais croissants¹ et ses tarifs prennent un aspect politique² qui sert à la fois de frein et de guide à ceux qui sont chargés de l'avenir de l'industrie de l'assurance. Que cette dernière cherche à améliorer, à normaliser ses méthodes, à éviter le gaspillage, à chercher des solutions nouvelles, il y a lieu de s'en féliciter. Les documents que nous versons au dossier indiquent à la fois une inquiétude et un désir d'amélioration, de logique, de réforme, de contrôle, dont on doit se réjouir, même s'ils menacent la quiétude de ceux qui, étant en place, n'aiment pas trop qu'on les dérange dans leurs habitudes.

¹ Ainsi, pour 1961 et 1967, la All Canada Insurance Federation présente les chiffres comparatifs suivants pour la réparation de voitures Ford et Chevrolet: 38% de plus pour la première et 37% pour la seconde. Pour qu'on se rende compte de la hausse, voici les données plus en détail dans le cas de l'automobile Ford:

	1961	1967
Main d'œuvre	\$ 87.75	\$136.50
Coût net des pièces	326.84	447.18
Divers	96.50	121.50
	\$511.09	\$705.18
Hausse	—	38%

² Dans ce sens que les assureurs doivent tenir compte de la portée politique de leur tarif. À tel point que la hausse est souvent insuffisante et ne se produit pas toujours au moment où elle le devrait par crainte des réactions des pouvoirs publics.