

De l'évolution de l'assurance automobile au Canada

Gérard Parizeau

Volume 37, numéro 3, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103661ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103661ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Parizeau, G. (1969). De l'évolution de l'assurance automobile au Canada. *Assurances*, 37(3), 180–194. <https://doi.org/10.7202/1103661ar>

De l'évolution de l'assurance automobile au Canada

par

GÉRARD PARIZEAU

180

L'opinion est travaillée en ce moment par des idées et des influences diverses. L'assuré trouve la prime trop élevée, les exigences des assureurs tracassières, les règlements lents, beaucoup trop lents, mesquins parfois, les tribunaux encombrés et remettant à plus tard ce qui pourrait être fait beaucoup plus tôt. Se rendant compte que l'opinion est survoltée, les syndicats ouvriers réclament la nationalisation à cor et à cri, sans se demander si la cure ne serait pas pire que le mal.

De leur côté, les résultats de l'industrie passent d'un extrême à l'autre. Jusqu'ici, les assureurs n'ont rien trouvé de mieux pour corriger une situation onéreuse que d'augmenter les tarifs plus ou moins suivant la résistance du public, en faisant succéder les périodes de stabilisation relative aux périodes de hausse. Ils jouent avec les tarifs un peu comme un organiste le fait avec le clavier de son orgue: les variations suivant les indications de l'ordinateur d'une province à l'autre, d'une région à l'autre, d'un groupe de voitures à un autre.

Si, dans l'ensemble, le public s'est contenté de grogner jusqu'ici et si la réaction des assureurs a varié suivant son humeur, des mesures ont été prises soit pour essayer d'empêcher les hausses trop fortes, soit pour apporter au problème du placement des risques médiocres ou mauvais, une solution comme l'organisme des risques assignés, puis la répartition obligatoire entre tous les assureurs des risques dangereux ou tarés. Dans ce dernier cas, l'organisme est connu en terme du métier sous le nom de *Facility*, pour ne pas créer de problème au Contrôle des Assurances, en le forçant d'ap-

pliquer à l'opération les normes ordinaires de l'assurance. Ailleurs, comme dans l'Ontario et, bientôt dans le Québec, on a timidement glissé dans le contrat standard des clauses destinées à indemniser l'assuré et les personnes transportées sans tenir compte de la faute, après y avoir logé antérieurement une autre disposition relative aux frais médicaux. C'est un compromis qui évite de passer carrément au régime d'indemnisation sans faute, chère à certains milieux aux États-Unis (projet Keaton-O'Connell) et en France (projet Tunc).

181

Des mesures beaucoup plus radicales ont été prises dans la province de la Saskatchewan d'abord, il y a plusieurs années, puis en Colombie Britannique récemment. Après avoir été élu, le premier ministre du Manitoba, chef du parti NPD, a annoncé qu'il suivrait l'exemple de la Saskatchewan.¹

Il est intéressant, croyons-nous, de se demander ce que sont ces diverses mesures de tendance différentes, mais qui ont un point en commun: le désir que l'accidenté soit indemnisé jusqu'à un certain niveau sans qu'il soit nécessaire d'établir la faute d'un tiers. On y est poussé également par le désir de faire cesser certains règlements des sinistres parfois injustes ou inéquitable et les retards excessifs des tribunaux.

Voyons dans l'ordre régional ce qui caractérise chaque mode de procéder.

I — Et d'abord en Saskatchewan

L'initiative de la province de la Saskatchewan tend essentiellement:

i) à accorder à l'accidenté une indemnité en cas de dommages corporels au cours d'un accident d'automobile, sans qu'il soit nécessaire d'invoquer la faute d'un tiers. L'indemnité totale est limitée à \$10,000, avec une somme maxi-

¹ De son côté, le Ministre des Institutions financières vient d'annoncer que le Québec aura l'assurance obligatoire.

male de \$5,000 pour le chef de famille et \$1,000 par personne pour les dépendants, en cas de mort. Si l'accident entraîne une invalidité permanente, des sommes diverses sont versées suivant une échelle mentionnée dans la loi ¹, mais avec un maximum de \$4,000. L'assurance prévoit aussi en cas d'immobilisation à la suite d'un accident, une indemnité hebdomadaire allant de \$12.50 à \$25.00 selon que cette dernière est partielle ou totale.

182

ii) à assurer aux deux parties intéressées la réparation des voitures endommagées au cours d'un accident d'automobile, sans invocation de faute de part ou d'autre. La franchise absolue varie suivant le genre de véhicule. À titre d'indication, elle est de \$200.00 pour une voiture particulière ou pour un camion de ferme.

iii) et quand même à mettre l'assuré à l'abri d'un recours exercé contre lui, en cas de négligence de sa part, jusqu'à concurrence de \$35,000, mais avec un maximum de \$30,000 pour les dommages corporels et \$5,000 pour les dommages matériels. De ces sommes sont déduits les montants versés en vertu des autres sections (II et III de la loi) sans invocation de faute. L'indemnité totale pour un accident ne peut donc dépasser \$35,000. À telle enseigne que toute somme versée en vertu de la loi d'hospitalisation ou de la loi de l'assurance contre les accidents et la maladie de la province de la Saskatchewan doit être remboursée par l'accidenté.

Dans l'ensemble, il s'agit donc d'une assurance minimale, dont l'application, encore une fois, ne pose en aucun moment la question de la faute. L'on est indemnisé non parce qu'un tiers a la responsabilité de l'accident, mais simplement parce qu'ayant été mêlé à un sinistre on a subi un dommage qui doit être réparé. Il faut signaler qu'à toutes fins ultérieures, cette première forme d'indemnisation n'enlève pas à

¹ The Saskatchewan Automobile Accident Insurance Act, 1946.

l'accidenté son droit de recours contre le tiers. Bien avant les interventions des professeurs Keaton et O'Connell aux États-Unis et Tunc en France, c'est donc le droit à l'indemnité sans faute. En somme, on raisonne ainsi: l'automobile est un véhicule dangereux dont on doit garantir les effets, en mettant de côté toute idée de responsabilité, le dommage seul comptant comme la nécessité de la réparation.

La garantie initiale est nettement insuffisante, comme c'est souvent le cas des mesures gouvernementales. La loi va donc plus loin. Elle permet la souscription volontaire soit auprès de l'organisme administratif de la loi, soit auprès d'une société privée, d'une police complémentaire dite *package policy*, permettant d'avoir une assurance:

183

a) qui augmente, de \$30,000 à \$40,000 pour les dommages corporels, le montant payable en vertu de la garantie initiale obligatoire;

b) qui permet à l'automobiliste de souscrire une assurance contre la responsabilité envers les tiers pour dommages corporels et matériels, jusqu'à concurrence de \$500,000. C'est alors que la théorie de la faute reprend toute sa valeur. Si l'assuré le désire, moyennant une surprime, la nouvelle police peut également supprimer la franchise originale de \$200 (plus ou moins) sauf dans le cas de collision et du capotage du véhicule !

Nous ne voulons pas entrer dans plus de détails. Nous désirons simplement noter en résumé:

1) que la province de la Saskatchewan a innové dès 1946 dans le domaine de l'assurance automobile. Elle a créé une assurance d'État, obligatoire dans les bornes de la province et mettant de côté le principe de la faute, jusque là sacro-saint. Et cela à partir d'un niveau donné, au delà duquel il réapparaît si le tiers fait la preuve de négligence.

2) que si la province a écarté la théorie de la faute dans l'indemnisation de l'accident ou de la voiture endommagée, dès 1946, elle a limité l'application de ses mesures à un niveau très bas. Elle a laissé la faute jouer à un niveau dépassant les sommes maximales prévues dans la loi.

3) pour administrer la loi, la province a créé un organisme gouvernemental: le Saskatchewan Government Insurance Office. Celui-ci est une véritable société d'assurance, fonctionnant suivant les méthodes ordinaires, avec un contrat individuel qui contient des exclusions diverses, se rapprochant de celles de l'assurance privée ordinaire. Comme celle-ci, le Saskatchewan Government Insurance Office a des primes, des indemnités maximales, des conditions d'application correspondant aux dispositions de la loi. De plus, elle a des ententes de réassurance; bref elle fonctionne comme une société ordinaire.

4) que, pour l'assurance complémentaire, le gouvernement a laissé le choix à un contribuable de s'assurer soit auprès de la Société d'État, soit auprès d'une société privée. Chose curieuse, les primes se répartissent à peu près également entre les deux groupes.

Il reste à se demander quels ont été les résultats d'ensemble de l'application de la loi. On les trouve dans un tableau communiqué à la Commission d'enquête instituée en Colombie Britannique en 1966.¹ Nous tirons les chiffres du premier volume du Rapport (page 42):

1961-62	déficit	\$ 382,965.
1962-63	"	993,169.
1963-64	"	752,818.
1964-65	"	573,618.
1965-66	"	991,273.
1966-67	surplus	54,380
1967-68	"	1,770,047.

¹ Royal Commission on Automobile Insurance.

En arrivant au pouvoir, en Saskatchewan, le gouvernement Thasher a tenu à donner le coup de barre nécessaire pour que le fonds soit administré de façon saine. Il a fait augmenter les tarifs ce qui, par le jeu ordinaire, a rétabli l'équilibre et a permis de constituer une réserve qui assurera sans doute une certaine stabilité des tarifs à l'avenir.

Quoi qu'on pense de l'initiative prise par la province de la Saskatchewan, il faut admettre, croyons-nous;

185

i) que l'expérience est intéressante, même si elle favorise, dans une certaine mesure, la négligence, l'imprudence ou le je m'en-foutisme de certains, puisqu'on est sûr d'être indemnisé au niveau de l'assurance obligatoire.

ii) que, même si l'assurance obligatoire au premier niveau, apporte une certaine solution au problème de l'indemnisation, elle n'est pas une panacée:

a) parce qu'elle prévoit des montants très limités.

b) parce qu'elle comporte des exclusions¹ et parce qu'elle ne peut supprimer complètement la théorie de la faute qu'on retrouve au delà d'un certain montant. Avec sa pusillanimité ordinaire, l'État accorde des indemnités tout juste suffisantes pour les cas les moins importants, mais les plus fréquents. Jusqu'ici, les barèmes prévus ont été assez élevés pour les cas les plus simples. Ils sont dépassés par les circonstances depuis longtemps. L'assurance correspond sans doute à une réalité sociale, mais elle est, à notre avis, tout à fait hors de proportion avec les besoins actuels. S'en rendant compte, l'État a prévu la possibilité d'une assurance complémentaire comme on l'a vu. Il accepte dans ce domaine une concurrence possible entre le fonds d'État et les assurances privées; ce qui est assez curieux.

¹ Comme toutes les assurances d'ailleurs.

c) parce qu'elle ne règle pas le cas des automobilistes de l'extérieur: ce qui est l'inconvénient d'une mesure provinciale.

d) parce que, théoriquement tout au moins, elle n'est pas tellement saine.

e) enfin, parce que créant un monopole, la loi empêche toute comparaison.

186 **II — L'évolution de l'assurance automobile
en Colombie britannique**

En Colombie britannique, le gouvernement a adopté la politique suivante en 1969, après avoir chargé une commission de faire enquête sur le problème de l'assurance automobile dans la province.¹

1° — L'assurance automobile est obligatoire jusqu'à concurrence de \$50,000., dans le cas des dommages corporels. Pour les dommages matériels, au cours d'une collision entre deux voitures appartenant à des personnes demeurant en Colombie-Britannique, la responsabilité est limitée à \$250.

Il y a là une mesure dont le législateur ne semble pas avoir compris toute la portée.²

Un fois établie, la police ne peut être annulée avant l'échéance.

2° — Tout en maintenant le droit de recours contre un tiers, la loi prévoit l'indemnisation sans faute comme suit:

a) si l'assuré décède à la suite d'un accident d'automobile, l'assureur paiera à sa famille \$5,000., plus \$1,000. par enfant survivant, ainsi qu'une indemnité hebdomadaire de \$50. pour le chef de la famille et \$10. par enfant. Et cela pendant deux ans.

¹ «Royal Commission on Automobile Insurance», dans le rapport présenté en 1968.

² Avant que cette disposition ne prenne force de loi, cependant, on l'a soumise à un comité.

b) si l'accidenté souffre d'une incapacité totale, il lui sera versé une indemnité hebdomadaire de \$50. pendant la durée de son incapacité, jusqu'à l'âge de 65 ans. Au-delà, l'indemnité sera réduite des sommes reçues du gouvernement provincial en vertu d'un régime provincial de pension.

c) tous les frais de réadaptation physique sont compris dans les frais médicaux payables en vertu du contrat, jusqu'à concurrence du montant de l'assurance. C'est une autre mesure qui peut être coûteuse.

187

De cette manière, si la règle de la faute est maintenue, l'accidenté peut compter sur des indemnités prévues à l'avance et qui lui seront versées dans tous les cas sur simple détermination des faits. Ce que nous avons voulu signaler ici, ce n'est pas tant l'insuffisance de l'indemnité que le paiement automatique sans discussion de la responsabilité.

3° — Le tarif de base sera fixé chaque année par une commission nommée par le gouvernement.

4° — L'assurance continuera d'être traitée par l'initiative privée. Toutefois, le gouvernement se garde le loisir de la nationaliser s'il juge que les assureurs ne remplissent pas leur fonction de façon satisfaisante.

III — Initiatives prises dans les provinces de droit commun, à l'exception de la Colombie britannique, du Québec¹ et de la Saskatchewan

Comme nous l'avons noté précédemment, dans ces provinces, tout en gardant la forme traditionnelle, l'industrie a cherché à adapter partiellement le contrat d'assurance automobile aux idées nouvelles d'indemnisation sans tenir compte de la faute pour les dommages corporels. Comme on le faisait auparavant pour les frais médicaux, on accorde à toute per-

¹ Dans le Québec, un texte semblable est à l'étude.

sonne ayant subi un accident d'automobile, moyennant une prime spéciale:

a) le remboursement des frais médicaux, chirurgicaux, dentaires, d'ambulance, d'infirmières et de funérailles jusqu'à concurrence du montant souscrit par l'assuré.

188 b) des indemnités variables suivant l'importance du dommage corporel subi par l'accidenté, nonobstant l'absence de faute de la part de l'assuré. Ces indemnités représentent un pourcentage du montant souscrit par l'assuré. En cas de décès survenant dans les 90 jours, des sommes sont versées aux survivants selon un barème prévu dans le contrat.

c) des indemnités hebdomadaires diverses, en cas d'incapacité totale. Celles-ci peuvent s'étendre à 4 ans, s'il s'agit d'une incapacité permanente.

À ce qui précède s'ajoute une garantie spéciale, dans le cas de dommages causés par des tiers non assurés. L'assurance ne s'applique pas au Canada toutefois parce qu'il existe déjà dans les provinces des fonds de compensation, destinés à indemniser l'automobiliste, les personnes transportées ou les piétons.

Il y a là des avantages facultatifs, qui complètent la police de responsabilité ordinaire. Pour les dommages corporels, on ne met pas ainsi la règle de la faute de côté. On se contente d'ajouter des indemnités complémentaires, qui sont versées à certaines conditions et sans aucune discussion au sujet de la responsabilité personnelle de l'assuré. Il ne s'agit pas de modifier la pratique actuelle, mais simplement de mettre à la disposition des accidentés des sommes qui sont payées volontairement par l'assureur. C'est, en somme, une assurance contre les accidents d'automobile que l'on greffe à une police de responsabilité envers les tiers.

IV — L'avenir de l'assurance automobile dans la province de Québec

Que réserve l'avenir à l'assurance automobile dans la province de Québec ? Il est difficile de le prévoir à longue échéance. Il est cependant possible de faire quelques conjectures dans l'immédiat. Nous ne croyons pas que d'ici quelques années l'État mette la main sur l'assurance automobile.¹ Les expériences qu'il a faites avec l'assurance-hospitalisation, par exemple, lui laissent un souvenir précis. Entré dans ce domaine avec enthousiasme au début de la révolution tranquille, il a constaté quelques années plus tard que les coûts prévus avaient triplé. L'on s'attend à ce qu'ils aient bientôt quadruplé. L'État est à la veille de créer également une assurance-maladie et accidents complémentaire, dite *medicare*, parce qu'elle comprendra la note du médecin: ce grand bénéficiaire de la société de consommation. Le gouvernement a sur les bras les énormes besoins de sa politique d'instruction, d'électricité et de travaux publics, à un moment où il est extrêmement coûteux d'emprunter. À l'encontre de la Caisse des rentes viagères qui lui apporte des fonds régulièrement sans lui coûter grand-chose en ce moment, l'assurance automobile le forcerait à constituer des réserves, plus qu'elle ne lui apporterait un réservoir de capitaux utilisables pour ses autres fins. L'exemple de la Saskatchewan est assez curieux à ce sujet. Après un quart de siècle environ, le Saskatchewan Government Insurance Office n'avait qu'une réserve générale de \$600,000, à la fin de 1967. Ce n'est qu'en 1968, à la faveur d'une hausse de tarifs qu'on est parvenu à l'augmenter à \$2,000,000; ce qui est bien peu quand on tient compte du risque en jeu. Or, la Saskatchewan est une province peu peuplée où les routes sont, en général, très droites, les villes sont dessinées en damier et la circulation est peu importante à cause de la

¹ Même si le gouvernement rend l'assurance obligatoire avant longtemps, selon une déclaration récente du Ministre des Institutions financières.

faible densité de la population. Les routes sont de construction relativement récente, la population rurale domine. Enfin, les besoins financiers de la province sont abondamment pourvus depuis quelques années par les taxes sur le pétrole, les phosphates et les produits miniers, ainsi que par la péréquation fédérale. Cela permet à la province de dépenser beaucoup pour ses routes. La situation du Québec est tout autre: les besoins sont énormes pour le développement du territoire, pour les assurances sociales, l'instruction et l'expansion économique en générale. De plus, si le réseau routier a été amélioré sensiblement, il reste des villes et des villages aux rues étroites et zigzagantes et de nombreuses routes qui n'ont pas encore été modernisées. Devant la difficulté de se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de son programme d'expansion, il serait bien imprudent pour la province de se mettre sur les épaules des charges additionnelles. L'assurance automobile serait sûrement un poids nouveau, car les assureurs ne parviennent à tenir le coup que grâce aux profits financiers de l'ensemble de leur portefeuille. Or, on sait comment les initiatives gouvernementales se soldent généralement quand la politique est laissée libre de ses mouvements. Un des plus beaux exemples nous paraît être la Régie des Alcools, où la productivité est chose inconnue parce qu'il s'agit non pas de faire rendre le maximum à l'affaire, mais de trouver un refuge pour les sujets les plus méritants, politiquement. Il semble que la seule manière d'éviter les résultats ruineux en général, c'est d'avoir recours à une société de la Couronne à qui on donne comme instructions d'éviter les aventures, avec des tarifs suffisants. Nous doutons qu'une compagnie étatisée même si elle a pleins pouvoirs, puisse faire mieux que l'assurance privée:

a) tant que le coût des règlements augmentera à l'allure actuelle. Ce ne sont pas les assureurs eux-mêmes qui en sont responsables, mais les tribunaux par leur lenteur et leurs

jugements de plus en plus élevés, les assurés par leur imprudence, leurs exigences et leur je-m'en-foutisme, les garagistes par les notes de plus en plus fortes qu'ils présentent, la main-d'œuvre par des hausses de salaire régulières et implacables. Il y a également des dispositions particulières des lois de la province qui contribuent à augmenter les indemnités, donc les primes, à savoir:

i) la responsabilité envers les personnes transportées qu'on ne reconnaît pas dans les autres provinces;

ii) l'intérêt sur les jugements calculés depuis l'inscription de la poursuite jusqu'à la date du jugement, tandis que, dans les autres provinces, il ne court qu'à partir de la date de l'arrêt. On saisit l'importance de ce poste des frais de règlement quand on se rappelle qu'un jugement de la Cour Supérieure prend de deux à trois ans. Si la cause est portée en Cour Suprême, il faut compter de 6 à 8 ans. À 5%, il y a là un élément important du coût de règlement. Or, d'après une loi déjà passée en première lecture, il est question de porter le taux à $8\frac{3}{8}$ pour cent.

b) tant que le gouvernement n'appliquera pas la loi avec efficacité. Ce n'est pas parce qu'il prendrait l'assurance en main que les abus cesseraient. Or, il a beaucoup de difficulté actuellement à faire appliquer les règles qu'il a posées.¹

Devant tout cela, nous pensons qu'il ne saurait être question d'étatiser l'assurance automobile en ce moment. En le faisant, on se mettrait sur les bras des problèmes graves. De plus, on ruinerait des entreprises canadiennes qui ne peuvent faire vivre leur personnel qu'avec l'assurance automobile. Si on la leur enlevait, on les affaiblirait terriblement et on les

¹ Récemment, un haut fonctionnaire n'a-t-il pas dit ceci: « L'expérience démontre d'ailleurs qu'en une année alors que nous avons retiré 36.462 permis aux automobilistes québécois, 50 pour cent des cas délinquants de la route ont continué quand même de conduire ».

forcerait à disparaître ou à se vendre à l'étranger. Leur effort s'est fait à un moment où il était possible dans le domaine de l'assurance automobile, à cause des positions prises dans les autres branches par des sociétés étrangères puissantes. Étatiser l'assurance automobile, ce serait supprimer d'un coup de plume des sociétés qui font vivre un très grand nombre d'employés. Nous savons que, face aux syndicats, il y a là un petit nombre de votes à comparer au nombre considérable des syndiqués. Chose curieuse, cependant, au point de vue politique, le mouvement syndical n'a pas généralement, au moment des élections, le pouvoir que paraît indiquer l'importance de ses cadres. Il semble que, devant l'urne, les vieux partis reprennent leurs droits.

Il n'est pas dit cependant qu'à la faveur d'une élection les candidats nouveaux ou anciens ne prennent un engagement dont un succès électoral rendrait l'exécution plus urgente. Cela, c'est le point d'interrogation qui se pose, qu'on l'appelle *épée de Damoclès* ou autrement.

Dans ces conditions, faut-il ne rien faire en espérant que les choses finiront pas s'arranger? Nous ne le pensons pas. Les assureurs non plus. Ils évoluent, mais à notre avis, il faudrait qu'ils puissent le faire plus rapidement, mieux et moins instinctivement qu'ils ne le font actuellement. Dans les groupements d'assureurs, on ne veut pas toujours admettre que le Québec est une province différente des autres, que ses gens ont des réactions particulières. S'il y a des intérêts communs avec les habitants des autres provinces, si les gens n'aiment pas payer plus cher qu'ailleurs, si tout paraît toujours trop cher dans l'esprit de chacun, il faudrait qu'on explique bien les causes du coût élevé de l'assurance, non en utilisant les services d'une quelconque agence de publicité, mais en employant les arguments que nos gens comprendront et qui les frapperont. Ceux-ci devront leur être présentés par des

personnes sachant comment leur parler et non par des intermédiaires bien vêtus, ayant surtout de bonnes manières, parlant bien l'anglais et connaissant médiocrement leur propre langue et leur milieu. Cela est élémentaire, pensera-t-on. Que non ! Ce sont généralement les assureurs ayant un gros chiffre d'affaires, ignorant le milieu, qui pèsent davantage sur les décisions pratiques. Souvent, ce sont aussi des assureurs ayant peu d'affaires dans la province de Québec qui contribuent à l'orientation des tarifs et à leur présentation aux usagers. Or, malheureusement tous ne voient pas le problème sous son angle véritable.

193

Faut-il aussi évoluer vers les idées nouvelles: indemnisation sans faute, participation dans les bénéfiques, polices non annulables, règlement des sinistres rapide et non irritant (il y a des méthodes utilisées en France qui pourraient fort bien s'appliquer au Canada)? Assurément ! Il ne faut pas s'arc-bouter, nier superbement la nécessité de changements. Au contraire, il faut aller au-devant des coups si l'on peut employer une expression familière pour parler avec précision des tendances nouvelles. Il est urgent de chercher des méthodes de tarification différentes. Il ne faut pas écarter l'assurance du conducteur même au lieu de la voiture et l'indemnisation sans faute, sans en avoir fait une étude sérieuse, approfondie, ne reposant pas seulement sur des opinions ou des réactions personnelles. C'est là que la nécessité d'une recherche précise s'impose. Il ne faudrait pas reculer devant une dépense considérable qui peut être partagée actuellement entre tant d'assureurs. Il faut aussi se pencher sur les frais d'administration, voir dans quelle mesure les barèmes utilisés ailleurs s'appliquent dans la province de Québec. Il faut orchestrer des campagnes de publicité bien faites, non pas simplement pour faire passer des modifications de tarif. Il faut exercer une influence régulière, soutenue,

auprès du Gouvernement pour que les règles de la circulation soient observées sans défaillance, que les voitures soient en bon état de fonctionnement, que l'octroi des permis soit fait avec la plus grande rigueur, que les tribunaux expédient leurs travaux plus rapidement, que le règlement des sinistres devienne presque automatique, rapide tout au moins pour les cas de peu d'importance. Il y a une possibilité d'entente entre assureurs qui supprimerait les discussions actuelles souvent sans fin et sans fondement.¹ Il faudrait aussi que lorsque l'on ajoute une disposition nouvelle au contrat, on ne cherche pas à en limiter la portée le plus possible. Pourquoi, par exemple, ne pas considérer l'assurance des dommages causés par un non-assuré comme une garantie d'excédent et non comme une disposition non applicable au Canada ? Et procédant ainsi, on ajouterait à la police une assurance valable puisqu'on comblerait une insuffisance là où l'assuré peut avoir besoin d'une garantie plus élevée ?

Tout cela ne se fait-il pas déjà ? Assurément, mais sur une petite échelle et sans tenir compte des conditions particulières à la province de Québec. Si l'on veut éviter l'étatisation à plus ou moins court ou long terme, il faut absolument raisonner comme ceux qui prendront éventuellement la décision dans un sens ou dans l'autre. Pour cela, il faut montrer une curiosité, un désir d'évoluer, de modifier la pratique, de la mieux adapter à des besoins nouveaux, à des standards raisonnables, sans attendre que quelqu'un ébranle les colonnes du temple. Nous savons que ce n'est pas facile. Si nous nous permettons de suggérer qu'on s'attelle à la besogne, c'est en toute simplicité et pour essayer de trouver des solutions nouvelles à un problème ancien : celui de satisfaire le client avant qu'il ne menace de tout casser.

¹ Voir à ce sujet « I.D.A ou la convention d'indemnité directe de l'assuré », P. 234.