

**Mémoire de
l'Association des Courtiers d'Assurances
de la Province de Québec**

à

**la Commission parlementaire
sur le rapport du Comité
sur l'assurance automobile
(Comité Gauvin)**



Septembre 1974



L'ASSOCIATION DES COURTIERS D'ASSURANCES
DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

14M

THE INSURANCE BROKERS' ASSOCIATION
OF THE PROVINCE OF QUEBEC

*550 ouest, rue Sherbrooke St. West, Montréal, P.Q. H3A 1C8
Bureau 1570 — Room 1570 — Téléphone 842-2591*

Renseignements: Gagné, Bantey et Cie
2015, rue Peel
Montréal (Québec) H3A 1T8
(514) 849-5255

L'Association des courtiers d'assurances de la province de Québec, qui attribue l'ascension constante des taux d'assurance automobile à la situation "alarmante" de la sécurité routière au Québec, a déclaré aujourd'hui que le régime d'assurance sans égard à la responsabilité ferait monter les primes à des niveaux encore plus élevés.

L'Association, qui regroupe quelque 4 500 courtiers d'assurances, a fait savoir qu'elle ne s'opposait pas au principe de l'indemnisation sans égard à la responsabilité, mais a par ailleurs ajouté que les augmentations de primes étaient diamétralement opposées aux désirs de la population québécoise.

Dans un mémoire présenté à la commission parlementaire sur le rapport du comité d'étude sur l'assurance automobile (comité Gauvin), l'Association recommande "instamment" que:

--toutes les recommandations du comité d'étude ayant trait à la sécurité routière soient mises en vigueur immédiatement;

--le régime d'indemnisation proposé par le comité soit rejeté;

--un nouveau régime comprenant une assurance sans égard à la responsabilité jusqu'à un certain palier à déterminer, soit formulé dans les plus brefs délais;

--les coûts d'un tel régime fassent l'objet d'une étude approfondie, exhaustive et détaillée;

--on établisse de façon sûre que tout nouveau régime réponde aux désirs de la population du Québec;

--tout nouveau régime soit mis en vigueur par la voie de la libre entreprise afin de conserver au citoyen sa liberté de choix;

--le courtier puisse continuer à conseiller son client, à le guider avant et après qu'un sinistre se soit produit et à obtenir de l'assurance aux meilleures conditions possibles pour son client.

Le mémoire, qui fut rédigé à partir des travaux de 28 sous-comités régionaux de l'Association, contient également quatre annexes. Celles-ci rapportent les opinions expertes du professeur A. Lloyd Thompson, directeur du programme de sécurité routière de l'université McGill; de Dialogue/Communications, une firme de conseillers en communications de Montréal; du psychologue montréalais Serge Arpin, et des actuaires-conseils Hébert, Le Houillier et Associés.

L'Association des courtiers d'assurances a également déclaré qu'elle souscrit à bon nombre des recommandations du comité Gauvin, mais qu'elle exprime certaines réserves sur des points particuliers du rapport et qu'elle est en désaccord "total et inconditionnel" sur la soixantième recommandation du rapport Gauvin, c'est-à-dire celle qui a trait à la nationalisation de l'assurance automobile. Selon l'Association, le rapport Gauvin fait de l'application intégrale de ses 59 premières recommandations une condition sine qua non pour éviter l'étatisation de l'assurance automobile.

"Il nous apparaît que l'un des plus grands services qu'ait rendu le rapport Gauvin", peut-on lire dans le mémoire de cette Association, "est la présentation claire et logique de la situation actuelle de la sécurité routière dans la province de Québec. A la lecture du rapport, il saute aux yeux que cette situation est alarmante, voire terrifiante, et que les multiples lacunes qu'on y trouve dans la totalité des secteurs sont la cause principale de l'augmentation constante des taux d'assurance au Québec.

"Il nous semble évident que l'application intégrale des dix-huit premières recommandations du rapport Gauvin (celles qui ont trait à la sécurité routière) deviendrait la cause directe d'une amélioration spectaculaire de la situation en termes de protection de notre capital humain et de réduction très sensible du coût de l'assurance automobile elle-même."

L'Association s'oppose également à la recommandation du rapport Gauvin qui "imposerait le fardeau supplémentaire" de primes additionnelles réparties sur la population tout entière alors qu'elles sont imputables à des conducteurs imprudents qui ont des accidents à répétition.

Le mémoire reproche au rapport Gauvin de ne pas avoir su comprendre le rôle du courtier d'assurances, précisant que 86 pour cent des Québécois confient leur assurance automobile à des courtiers, alors que la clientèle des assureurs qui transigent directement avec le public est en perte de vitesse constante.

Quant à la création d'une régie d'Etat de l'assurance automobile, l'Association affirme que cette dernière "ne pourrait qu'alourdir le mécanisme de compensation et causer des augmentations, apparentes ou cachées, directes ou indirectes, du coût de l'assurance automobile".

Plus loin, l'Association suggère "que soient mises en marche toutes les réformes qui pourront réellement simplifier le régime d'assurance automobile, le rendre encore plus équitable et en réduire le coût". Le mémoire recommande "la plus grande circonspection" dans l'application des recommandations du rapport Gauvin et ajoute que "la prudence la plus élémentaire n'exige-t-elle pas qu'on soit parfaitement sûr d'un nouveau système avant d'abattre celui qui pourrait continuer de répondre, avec quelques modifications, aux aspirations de la majorité?".

Décrivant sa position comme ayant été établie démocratiquement par l'ensemble de ses membres qui en ont ratifié la teneur au cours d'une assemblée générale spécialement convoquée à cet effet, l'Association fait également état du fait qu'elle existe d'abord et avant tout pour protéger le public.

Le mémoire, pour répondre aux objections éventuelles concernant l'intérêt personnel des courtiers, révèle que, même si près de 50 pour cent des revenus du courtier proviennent de ses activités dans le domaine de l'assurance automobile, il n'en retire que huit pour cent de ses bénéfices.

L'Association des courtiers décrit le rapport Gauvin comme étant "un travail théorique d'une très grande valeur" et souligne par ailleurs le fait qu'un nombre considérable des recommandations de ce rapport apparaissaient déjà dans l'étude Bélanger, Chabot, étude commandée par l'Association des courtiers d'assurances et présentée par elle au comité Gauvin dès janvier 1972.

Pour ce qui est des recommandations ayant trait à la sécurité routière, le mémoire déclare que les primes d'assurance automobile pourraient baisser d'au moins 20 pour cent si ces recommandations étaient appliquées intégralement.

"Corollairement, si on ignorait toutes les recommandations touchant la sécurité routière pour ne mettre en pratique que les autres, les primes d'assurance automobile des Québécois demeureraient quand même les plus élevées au Canada.

"Il ne fait pas de doute dans l'esprit de quiconque a étudié la question des coûts de l'assurance automobile que la fréquence et le coût des accidents sont les causes premières de la montée des primes."

L'Association des courtiers recommande donc:

--l'instauration d'une inspection annuelle obligatoire de tous les véhicules de deux ans et plus;

--que les écoles de conduite automobile soient assujetties à des mécanismes de contrôle plus serrés, que l'octroi du permis de conduire ne se fasse qu'après un examen juste, mais sévère, et que le renouvellement du permis soit étroitement surveillé;

--que le système des points de démérite fasse l'objet d'une plus grande attention et d'une application plus sévère et que soient mis en place des mécanismes qui en rendent l'application plus facile pour tous les corps policiers.

"L'association est convaincue que, dans l'intérêt public, le gouvernement doit accorder un statut prioritaire à la question de la sécurité routière. Et nous sommes convaincus que le peuple québécois ne souhaite rien de plus."

Par ailleurs, l'Association se demande quelle influence le retrait total de la notion de responsabilité en cas d'accident pourrait avoir sur la sécurité routière au Québec.

Le mémoire s'attaque à la recommandation du rapport Gauvin qui vise à établir une prime maximum pour tous les automobilistes québécois, quel que soit leur dossier, en la déclarant "totalement injuste". "C'est donc dire que même les automobilistes qui causent un nombre d'accidents au-dessus de la moyenne ne seraient tenus de payer que cette prime maximum établie arbitrairement. Ainsi, les conducteurs imprudents et les récidivistes ne porteraient plus la responsabilité de leurs actes et l'ensemble des bons conducteurs devrait payer les surprimes de ces personnes. Il s'agit là d'une clause inique et inacceptable que nous rejetons."

**Mémoire de
l'Association des Courtiers d'Assurances
de la Province de Québec**

à

**la Commission parlementaire
sur le rapport du Comité
sur l'assurance automobile
(Comité Gauvin)**



L'ASSOCIATION DES COURTIERS D'ASSURANCES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Précis	1
Préambule	2
Situation	3
Objectif	4
La position de l'ACAPQ	5
Recommandations touchant la sécurité routière	6
Recommandations touchant l'indemnisation des victimes	8
Recommandations touchant l'administration du régime	9
Recommandations touchant le courtier d'assurances	10
Recommandation touchant l'étatisation de l'assurance automobile	12
Conclusion	13

ANNEXES:

A. Recommandation pour la mise sur pied d'un service administratif de coordination consacré à la réduction réelle du nombre d'accidents de la circulation et des frais connexes dans la Province de Québec.

A. Lloyd Thompson, B.A., Ph.D.

B. Projet préliminaire— Campagne d'information sur la sécurité routière.

Dialogue-Communications PGP Ltée

C. Rapport d'une analyse psychologique du comportement du conducteur québécois face aux transformations impliquées par un changement de régime d'assurance automobile et considérations sur les possibilités d'utilisation de mesures de discipline.

Serge Arpin, M. Ps.

D. Mémoire sur le "Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile" préparé pour l'ACAPQ.

Hébert, Le Houillier & Associés Inc.

PRÉCIS

Devant l'étendue et le sérieux du Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile, l'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec souscrit avec joie à bon nombre des recommandations de ce Comité. Toutefois, l'Association tient à exprimer certaines réserves sur quelques points particuliers du Rapport et son désaccord total et inconditionnel avec la soixantième recommandation.

Il nous apparaît que l'un des plus grands services qu'ait rendu le Rapport Gauvin est la présentation claire et logique de la situation actuelle de la sécurité routière dans la Province de Québec. A la lecture du Rapport, il saute aux yeux que cette situation est alarmante, voire terrifiante, et que les multiples lacunes qu'on y trouve dans la totalité des secteurs sont la cause principale de l'augmentation constante des taux d'assurance au Québec.

Il nous semble évident que l'application intégrale des dix-huit premières recommandations du Rapport Gauvin deviendrait la cause directe d'une amélioration spectaculaire de la situation en termes de protection et de conservation de notre capital humain et de réduction très sensible du coût de l'assurance automobile elle-même.

En ce qui a trait à l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, l'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec affirme que, en principe, elle n'est pas opposée au concept de l'indemnisation sans égard à la responsabilité. Cependant, nous sommes convaincus que le système tel que proposé par le Comité d'étude aboutirait inévitablement à l'augmentation des taux d'assurance. Une telle augmentation est diamétralement opposée au désir du peuple québécois, croyons-nous!

Par ailleurs, l'Association est en accord avec plusieurs des recommandations touchant l'administration du régime d'assurance au Québec, mais elle s'élève contre celle qui voudrait faire porter à l'ensemble de la population québécoise le fardeau supplémentaire des surprimes causé par les conducteurs imprudents qui ont des accidents à répétition.

Malheureusement, il nous incombe également de dire que le Comité Gauvin ne semble pas avoir compris le rôle que joue le courtier d'assurances dans notre société. Les Québécois, l'expérience le démontre tous les jours, tiennent à utiliser les services du courtier. Nous n'en voulons pour preuve que le fait que nos concitoyens délaissent de plus en plus les "direct writers" (i.e. les assureurs qui vendent directement au public) pour confier leur assurance automobile à des courtiers.

Finalement, nous sommes totalement convaincus qu'une Régie d'État de l'assurance automobile ne répondrait nullement aux désirs de la population québécoise pour la simple raison qu'elle ne pourrait qu'alourdir le mécanisme de compensation et causer des augmentations, apparentes ou cachées, directes ou indirectes, du coût de l'assurance automobile.

En conclusion, qu'il nous soit permis de dire que le courtier, dont le mandat est le service et la protection du consommateur québécois en matière d'assurances I.A.R.D. (Incendie, accidents et risques divers, ou encore ce qu'on avait coutume d'appeler assurances générales), réclame au nom de sa clientèle que soient mises en marche toutes les réformes qui pourront réellement simplifier le régime d'assurance automobile, le rendre encore plus équitable et en réduire le coût. C'est dans cette optique que l'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec recommande à la présente Commission la plus grande circonspection dans l'application des recommandations du Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile. En effet, la prudence la plus élémentaire n'exige-t-elle pas qu'on soit parfaitement sûr d'un nouveau système avant d'abattre celui qui pourrait continuer de répondre, avec quelques modifications, aux aspirations de la majorité?

PRÉAMBULE

L'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec doit en premier lieu remercier le Gouvernement du Québec de l'occasion qui lui est fournie, par le truchement d'une Commission parlementaire, d'exprimer l'opinion collective et virtuellement unanime de ses quelque quatre mille cinq cents membres sur l'important ouvrage que constitue le Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile.

Les conclusions de ce mémoire sont le fruit des travaux de vingt-huit sous-comités régionaux dont les rapports ont été étudiés et synthétisés par un Comité d'étude spécial constitué par le Conseil d'administration de l'Association.

Les conclusions des travaux des sous-comités et celles du comité spécial ont été ratifiées à une assemblée générale spéciale des membres de l'Association, assemblée dûment convoquée et constituée qui a siégé à Montréal, le 6 septembre 1974.

Le présent mémoire contient donc la position définie démocratiquement par l'ensemble des membres de l'Association devant les recommandations du Comité d'étude sur l'assurance automobile au Québec.

Dans le souci d'être aussi objectifs que possible, les membres du comité spécial de l'ACAPQ ont sollicité un certain nombre d'expertises dont on trouvera le texte intégral en annexe du présent mémoire. Les experts à qui nous avons fait appel sont un ingénieur spécialisé dans l'étude des questions de sécurité routière, un groupe de communicateurs, un psychologue et un actuaire.

Enfin, il nous incombe de rendre hommage à Monsieur Jean-Louis Gauvin, de même qu'à tous les membres de son Comité, qui ont accompli un travail théorique d'une très grande valeur.

SITUATION

En 1963, l'Assemblée législative adoptait la Loi des courtiers d'assurances (*Statuts refondus, 1964, c. 268*). La législature, consciente du premier mandat du courtier d'assurances envers le public, octroyait à l'Association les pouvoirs nécessaires à la régie de ses membres et confirmait par le fait même leur statut professionnel.

L'année suivante, le lieutenant-gouverneur en conseil approuvait les règlements de conduite et de discipline dont la lettre et l'esprit sont orientés vers la protection du public. Les conditions d'admission à la profession y sont définies et comprennent entre autres un examen conduisant au titre professionnel de courtier d'assurances associé. Déjà depuis 1946, à la suite de l'adoption de la loi — (10, *Georges VI, Chapitre 90*) l'Association pouvait conférer les titres de courtier d'assurances associé et de courtier d'assurances agréé, selon les examens de compétence subis.

L'Association dirige ses activités en fonction des responsabilités qui lui incombent par la loi et les règlements. D'une part, la surveillance des membres par le truchement du comité d'éthique professionnelle et du bureau de discipline dont les sanctions vont jusqu'à l'expulsion confirme bien le travail d'un corps professionnel créé avant tout dans l'intérêt du public. D'autre part, l'éducation des membres tient une place primordiale car la compétence accrue du courtier a pour effet d'assurer un meilleur service à ses clients.

Il est à remarquer que l'Association, de par sa constitution, se situe dans la ligne du rapport Castonguay-Nepveu puisqu'elle ne peut réglementer les conditions de rémunération de ses membres ni les conditions contractuelles avec les assureurs de leur choix. Il est évident que son orientation primordiale est véritablement au niveau du public et lorsqu'elle prend l'intérêt de ses membres, ce ne peut être qu'en fonction d'une meilleure protection du public. Tel que le veut actuellement l'évolution des professions, l'Association est déjà assujettie à la surveillance d'un haut fonctionnaire du ministère des institutions financières, compagnies et coopératives, soit le Surintendant des assurances.

Les nombreuses actions entreprises par l'Association, dans le domaine qui lui est propre, pour faire entendre et respecter les droits et les aspirations de sa clientèle, font foi du respect qu'ont les courtiers d'assurances du Québec pour leur mandat d'intermédiaires entre assureurs et assurés.

A titre d'exemples d'initiatives prises par l'Association des Courtiers dans l'intérêt public permettez-nous de mentionner:

1. - notre mémoire à la Commission de revision de la loi des assurances présenté en janvier 1971;
2. - notre position publique en faveur d'un système de points de démérite bien avant qu'on ait légiféré dans ce sens;
3. - notre mémoire au Comité d'étude sur l'assurance automobile présenté en janvier 1972;
4. - l'étude que nous avons fait réaliser par Bélanger, Chabot et al. sur l'assurance automobile au Québec, laquelle étude a d'ailleurs inspiré le Comité d'étude sur l'assurance automobile pour une bonne part de ses recommandations.

OBJECTIF

En regard de la Loi de 1963, qui a donné le statut professionnel au courtier d'assurances, l'objectif du présent mémoire ne peut être que la protection à moyen et à long terme de l'automobiliste québécois.

(D'aucuns pourraient y voir une grande part d'intérêt personnel. Qu'il nous suffise, pour répondre à cette objection, de dire que même si l'assurance automobile représente quelque cinquante pour cent du revenu du courtier, cette partie de son activité professionnelle ne représente en fait que huit pour cent de ses bénéfices.)

(Source: Etude récente inédite.)

LA POSITION DE L'ASSOCIATION DES COURTIER D'ASSURANCES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

Dans le dessein d'être aussi brefs que possible, nous ne reprendrons pas ici la méthode de travail qui a été celle des sous-comités et du comité central de l'Association; nous avons en effet passé chacune des soixante recommandations du Rapport Gauvin en revue afin de l'analyser et de prendre position.

L'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec est en accord avec une bonne partie des analyses, des conclusions et des recommandations du Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile présidé par Monsieur Gauvin.

Comme nous l'avons écrit au tout début de ce document, nous trouvons que le rapport Gauvin est un excellent ouvrage théorique qui représente une somme remarquable de travail et de recherches.

On comprendra que notre qualité de praticiens de l'assurance automobile sous-entend une vaste expérience collective de nos membres et nous permet de voir très lucidement les résultats pratiques que dessinent les théories exprimées dans le Rapport.

Le Rapport le dit lui-même: "*De la théorie à la pratique, il se glisse une bonne part d'incohérence.*" (p. 188). Nous allons tenter le plus simplement et le plus clairement possible d'ajouter les constatations et les recommandations de ceux qui, quotidiennement et à l'année longue, "font" de l'assurance automobile.

Nous l'avons dit, nous endossons une partie des recommandations du Rapport Gauvin. Nous aurions bien mauvaise grâce de ne point le faire puisqu'un bon nombre des soixante recommandations du Comité d'étude avaient déjà été faites et endossées par l'ACAPQ par le truchement du Rapport Bélanger, Chabot, rapport commandé par l'Association et soumis au Comité Gauvin en janvier 1972.

On trouvera dans les pages qui suivent une critique des quelques recommandations que les courtiers d'assurances du Québec, en fonction de leur mandat, ne sauraient accepter.

RECOMMANDATIONS TOUCHANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Si toutes les recommandations de la section réservée à la sécurité routière étaient acceptées et mises en pratique, nous réussirions à réduire les primes d'assurance automobile d'au moins 20%.⁽¹⁾

Corollairement:

Si on ignorait toutes les recommandations touchant la sécurité routière pour ne mettre en pratique que les autres, les primes d'assurance automobile des Québécois demeureraient quand même les plus élevées au Canada.

Il ne fait de doute dans l'esprit de quiconque a étudié la question des coûts de l'assurance automobile que la fréquence et le coût des accidents sont *les causes premières* de la montée des primes.

A l'exception de la loi dite du Bon Samaritain, toutes les recommandations faites dans cette section du rapport Gauvin l'ont été également par l'ACAPQ voilà déjà plus de quatre ans (*cf. Rapport Bélanger, Chabot*).

Ce qui plus est, nous croyons que, sur la question de la sécurité routière, le Rapport Gauvin ne va pas assez loin.

L'ACAPQ recommande fortement:

- que soit créé un CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, relevant directement du Conseil des Ministres et dont le financement soit libre de toute influence politique ou autre. (*Cf. Expertise du Professeur Lloyd Thompson, Annexe A*);
- l'instauration d'une inspection annuelle obligatoire de tous les véhicules de deux ans ou plus;
- que les écoles de conduite automobile soient assujetties à des mécanismes de contrôle plus serrés et que l'octroi du permis de conduire ne se fasse qu'après un examen juste, mais sévère (*cf. Thompson*) et que le renouvellement des permis fasse l'objet d'une surveillance étroite;
- que toutes lois sur la sécurité routière soient précédées d'une sérieuse campagne d'information et d'éducation du public (*cf. Expertise Dialogue / Communications, Annexe B*);
- que le système des points de démerite fasse l'objet d'une attention plus grande et d'une application plus sévère et que soient mis en place des mécanismes qui en rendent l'application plus facile pour tous les corps policiers.

Finalement, l'ACAPQ offre ses services et ceux de ses membres pour aider les autorités dans la mise en place et l'exécution de mesures qui pourraient contribuer à faire baisser le taux d'accidents de la route.

L'ACAPQ est prête à supporter le Gouvernement dans une campagne d'information et d'éducation, pour autant que le Gouvernement puisse ajouter des fonds à son modeste budget de communications. L'Association est également prête à coordonner une telle campagne.

(1) A titre de preuve, qu'il nous soit permis de comparer la situation du Québec à celle de l'Ontario en ce qui a trait aux accidents d'automobiles. Si, au Québec, on réussissait à abaisser la fréquence moyenne d'accidents par 100,000 véhicules au niveau de celle de l'Ontario, même en faisant abstraction du coût moyen par accident, on arriverait à réduire la prime d'assurance automobile des Québécois de 18.2 pour cent. (*Source: Livre Vert 1973.*)

Pour résumer cette section, qu'il nous soit permis de répéter que nous considérons la question de la sécurité routière comme primordiale et essentielle à la solution du problème du coût de l'assurance automobile.

Pour aller plus loin—tout en restant pratiques— nous affirmons que la mise en application intégrale des recommandations touchant la sécurité routière aurait indéniablement les effets suivants:

- diminution des pertes, tant en vies humaines qu'en biens matériels, qu'encoure actuellement la société québécoise; et
- diminution certaine des primes d'assurance automobile.

Ces deux objectifs éminemment souhaitables pourraient être atteints sans implication politique majeure et sans changement au système actuel.

L'Association est convaincue que, dans l'intérêt public, le Gouvernement doit accorder un statut prioritaire à la question de la sécurité routière.

Et nous sommes convaincus que le peuple québécois ne souhaite rien de plus.

RECOMMANDATIONS TOUCHANT L'INDEMNISATION DES VICTIMES

En principe, l'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec ne s'oppose pas au concept de l'indemnisation sans égard à la responsabilité.

Toutefois, il faut sérieusement se demander si on parviendra à rendre l'utilisation de l'automobile plus sûre pour tous les citoyens du Québec si on retire *totalemment* la notion de responsabilité (cf. *Expertise du psychologue Serge Arpin, Annexe C*).

Il est parfaitement évident qu'avec le système proposé dans le Rapport Gauvin, le coût de l'assurance automobile au Québec sera certainement plus élevé. (cf. *Expertise des actuaires Hébert, Le Houillier & Associés Inc., Annexe D*).

D'une part, il présuppose des bénéfices plus élevés.

D'autre part, quarante-huit pour cent des automobilistes québécois ne sont pas assurés pour leurs propres dommages. Si on les force à le faire, on augmente d'autant les indemnités, donc les primes.

Or, le désir des citoyens québécois n'est-il pas de faire baisser le coût des primes sans pour cela qu'il y ait diminution des services?

Par ailleurs, quand on considère le domaine des dommages corporels, il ressort que la proportion des sous-indemnisés dans le régime actuel n'est que de 3.84% (*Rapport Gauvin, p. 194*); dans le cas des dommages matériels, le Rapport le dit lui-même: "*les pertes sont relativement bien compensées*" (p. 196). Devant de telles statistiques, nous nous interrogeons sur l'opportunité de chambarder le système actuel pour nous diriger vers un système qui est loin d'offrir les garanties de rendement auxquelles nos concitoyens sont en droit de s'attendre.

Dans l'optique de l'ACAPQ, il est essentiel de conserver la liberté fondamentale qu'a chaque citoyen de choisir le montant et la forme d'assurance qu'il veut attacher à ses biens personnels.

Pour ce qui est des dommages corporels et matériels, il nous semble qu'il serait sage de conserver la notion de responsabilité au-dessus d'un certain montant.

De plus, l'ACAPQ croit essentiel de précéder la mise en vigueur de tout nouveau régime par une étude exhaustive des coûts et une recherche prouvant que le nouveau régime répond bien aux désirs de la population québécoise.

L'ACAPQ ne rejette donc en bloc aucun système d'indemnisation sans égard à la responsabilité, mais recommande qu'on étudie le système proposé, quel qu'il soit, beaucoup plus en profondeur avant d'en faire une obligation pour tous les citoyens.

RECOMMANDATIONS TOUCHANT L'ADMINISTRATION DU RÉGIME

D'une façon générale, l'Association est favorable à la majorité des recommandations visant l'administration du régime d'assurance automobile.

L'une des recommandations (no 42), cependant, est à notre avis totalement injuste. Cette recommandation vise à établir une prime maximum pour tous les assurés, quel que soit leur dossier. C'est donc dire que même les automobilistes qui causent un nombre d'accidents au-dessus de la moyenne ne seraient tenus de payer que cette prime maximum établie arbitrairement. Ainsi, les conducteurs imprudents et récidivistes ne porteraient plus la responsabilité de leurs actes et l'ensemble des bons conducteurs devrait payer les surprimes de ces personnes? Il s'agit là d'une clause inique et inacceptable que nous rejetons.

Par ailleurs, nous convenons qu'il est souhaitable d'éliminer une grande partie des avenants qui surviennent pendant la durée d'un contrat pour les remplacer par de simples constats. Cette mesure aura pour effet de réduire de façon tangible les frais d'administration.

Finalement, la recommandation de fixer arbitrairement les frais d'administration à vingt pour cent est totalement injustifiée et inacceptable dans une économie de libre entreprise. Pourquoi l'assurance serait-elle la seule industrie au pays à voir ses frais d'administration fixés par le Gouvernement?

De plus, cette mesure arbitraire aurait pour effet de diminuer le nombre et la qualité des services offerts au public au moment même où il en réclame de plus en plus.

RECOMMANDATIONS TOUCHANT LE COURTIER D'ASSURANCES

Il nous paraît tout à fait clair que le Comité d'étude sur l'assurance automobile n'a pas su comprendre le rôle que joue le courtier d'assurances dans le Québec.

Avant de rejeter, en tout ou en partie, la fonction du courtier d'assurances, il nous semble qu'il serait parfaitement logique de demander à sa clientèle, à ceux-là même qu'il sert, si elle veut bien se passer de ses services.

Si on revient à la définition du courtier, on se rend compte que le courtier est là pour *conseiller* son client, le guider *avant* et *après* qu'un sinistre se soit produit, non pas pour lui vendre de l'assurance, mais bien pour *l'acheter* en son nom et dans *les meilleures conditions possibles*.

Chiffres en mains, nous pouvons affirmer que la population du Québec a de plus en plus recours aux services du courtier d'assurances.

Il y a une vingtaine d'années ont commencé à apparaître sur le marché québécois ce qu'il est convenu d'appeler des assureurs directs. Ces derniers, en faisant affaires directement, au comptoir, avec le consommateur, peuvent donner l'impression de consentir des taux moins élevés. On aurait donc tendance à croire qu'une grande majorité du public québécois, attirée par les primes soi-disant moins onéreuses, aurait confié son assurance automobile à ces assureurs.

C'est le contraire qui s'est produit. Rebuté dans bien des cas par le manque de service, l'automobiliste québécois délaisse de plus en plus l'assureur direct pour confier son assurance automobile à un courtier. En fait, quatre-vingt-six pour cent des Québécois font affaires avec un courtier. (*Rapport Cournoyer, Gunn, Denault, 1973, Appendice V et Rapport Gauvin, p. 154.*)

En assurance automobile, le chiffre d'affaires des courtiers est en courbe ascendante alors que les assureurs directs sont en perte de vitesse.

Par ailleurs, nous sommes en droit de nous demander si le Comité connaît toute la gamme des services que le courtier rend à son client. On nous permettra d'en dresser ici une liste succincte.

- Le courtier intervient auprès de l'assureur en faveur de son client dans la question d'application des classes de tarif.
- Le courtier intervient en faveur de son client pour régler disputes et malentendus et lui faire obtenir l'indemnisation la plus équitable.
- Le courtier avise son client constamment quant à ses besoins réels et lui fait obtenir les protections dont il a *vraiment* besoin.
- Le courtier s'occupe souvent du financement de la prime pour son client.

En regard du financement des primes, nous parvenons mal à nous imaginer comment, dans un régime où l'assurance automobile deviendrait obligatoire et dans lequel ni le courtier ni les assureurs n'auraient le droit de s'occuper du financement des primes, les simples citoyens pourraient, eux, régler seuls ce problème trop souvent aigu.

Par sa formation professionnelle poussée et sa qualité d'homme d'affaires indépendant, le courtier joue le rôle de conseiller impartial dans l'étude d'un contrat d'assurance. Le courtier est constamment à la disposition de ses clients, il leur est accessible en tout temps.

Par contre, si les courtiers ne peuvent plus assumer tous ces services qu'ils rendent présentement, il faudra que les assureurs les prennent en charge. Cela se traduira inmanquablement par l'obligation pour les assureurs d'avoir plus de bureaux et plus de personnel. Les frais d'administration n'en seront donc pas diminués pour autant. En somme, on n'aura réussi qu'à changer le mal de place . . . si mal il y a!

Finalement, dans le système proposé, il ne peut qu'y avoir perte de contact entre l'assuré et son courtier. Comment pourra-t-il donc continuer à conseiller son client aussi efficacement?

RECOMMANDATION TOUCHANT L'ÉTATISATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Nous ne parvenons pas à comprendre comment on a pu arriver logiquement à faire la recommandation 60 qui fait de la mise en application intégrale des cinquante-neuf premières une condition sine qua non pour éviter l'étatisation de l'assurance automobile.

En regard de la globalité de la menace, on somme le Gouvernement de réformer en profondeur le système de sécurité routière. Qu'arrivera-t-il si le Gouvernement ne parvient pas à réaliser totalement cette réforme? Est-il logique de penser qu'on va alors lui confier en totalité l'administration du régime?

D'autre part, on met les courtiers dans un carcan en instaurant un régime universel qui leur pose d'énormes difficultés d'application tout en limitant leurs moyens d'action (i.e. plafonnement des frais d'administration à cinq pour cent). Le résultat d'une telle formule sera, en fait, de forcer les courtiers à diminuer non seulement la quantité, mais encore dans une certaine mesure la qualité des services qu'ils rendent, alors que le public en réclame de plus en plus.

Finalement, nous sommes totalement convaincus qu'une Régie d'Etat ne répondrait nullement aux désirs de la population québécoise pour la simple raison qu'elle ne pourrait qu'alourdir le mécanisme de compensation tout en causant des augmentations apparentes ou cachées, directes ou indirectes, du coût de l'assurance automobile.

CONCLUSION

L'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec recommande instamment:

- que toutes les recommandations du Comité d'étude sur l'assurance automobile ayant trait à la sécurité routière soient mises en vigueur immédiatement en tenant compte des recommandations contenues dans le présent mémoire;
- que le régime d'indemnisation tel que proposé par le Comité soit rejeté;
- qu'un nouveau régime comprenant une assurance sans égard à la responsabilité, obligatoire jusqu'à un certain palier à déterminer, soit formulé dans les plus brefs délais;
- que les coûts d'un tel régime fassent l'objet d'une étude approfondie, exhaustive et détaillée;
- qu'on établisse de façon sûre que tout nouveau régime réponde aux désirs de la population du Québec;
- que tout nouveau régime soit mis en vigueur par la voie de la libre entreprise afin de conserver au citoyen sa liberté de choix; et
- que le courtier puisse continuer à conseiller son client, à le guider avant et après qu'un sinistre se soit produit et à acheter de l'assurance aux meilleures conditions possibles au nom de son client.

L'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec
Secrétariat:
550 ouest, rue Sherbrooke,
Bureau 1570,
Montréal H3A 1C8,
Québec
(514) 842-2591

Annexes

CONSEIL SUPERIEUR DE LA SECURITE ROUTIERE POUR LA PROVINCE DE QUEBEC

Recommandation pour la mise sur pied d'un
service administratif de coordination consacré
à la réduction réelle du nombre d'accidents
de la circulation et des frais connexes dans
la Province de Québec.

Recommandation préparée par:

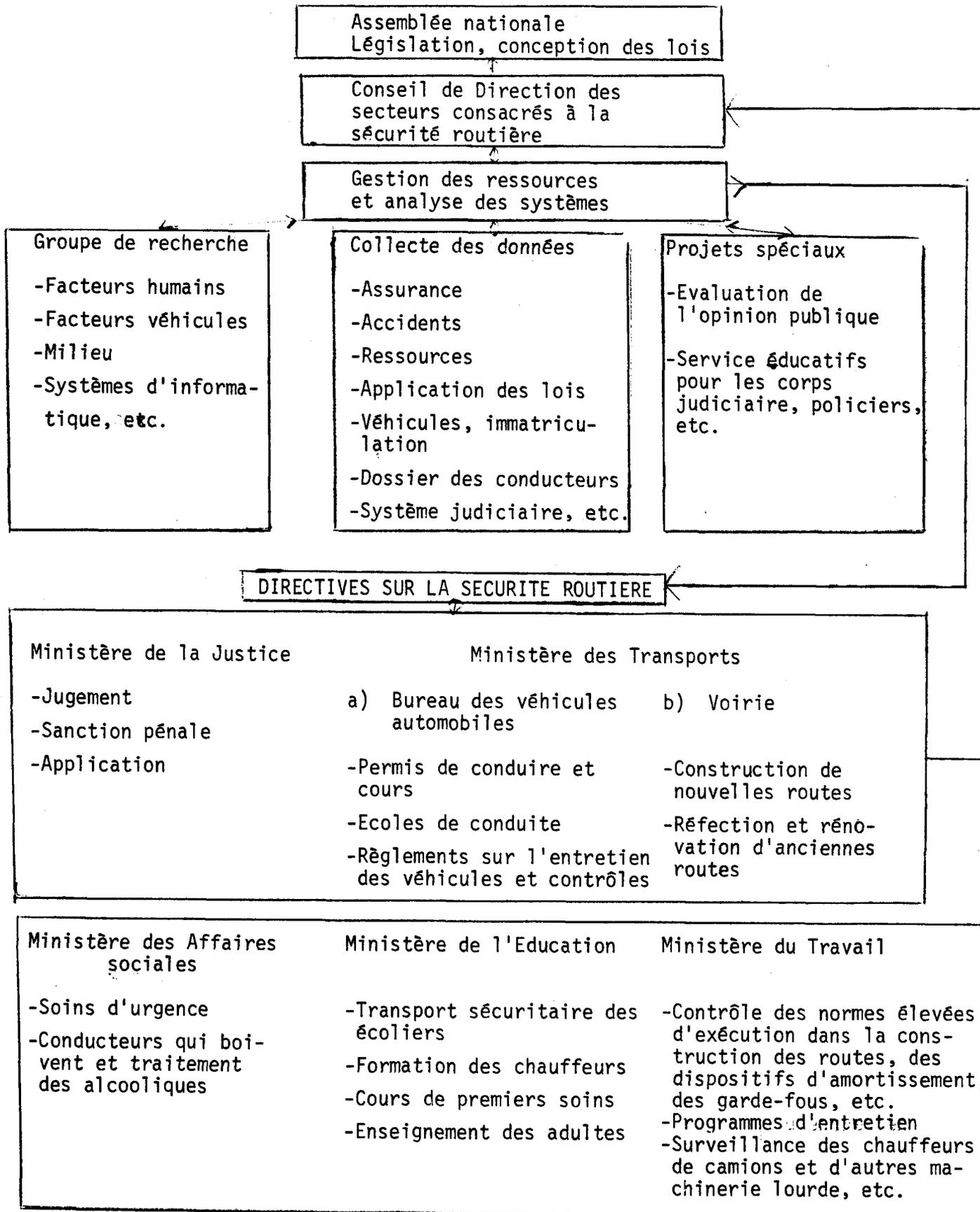
A. Lloyd Thompson, B.A., Ph. D.
Professeur adjoint
Département du Génie mécanique
et
Directeur du Programme de sécurité routière McGill
Université McGill
et par
les membres du Groupe MACIP.

pour le compte de

L'ASSOCIATION DES COURTIER D'ASSURANCE DE
LA PROVINCE DE QUEBEC

Août 1974

CONSEIL SUPERIEUR DE LA SECURITE ROUTIERE
 POUR LA PROVINCE DE QUEBEC (CSSRPQ)



1. Motifs de la présente recommandation.

On a mis en oeuvre, à des degrés divers, et ce, partout aux Etats-Unis et dans les provinces canadiennes, y compris le Québec, un bon nombre de programmes de contre-mesures destinées à rectifier le fonctionnement insatisfaisant du système actuel de réglementation routière (SRR). Parmi ces plans, on remarque le Programme de contre-mesures sur la sécurité routière en voie d'application aux Etats-Unis, le système de "démérite", ainsi qu'une variété de programmes d'application sélective au Québec même. L'efficacité de l'un ou l'autre, ou encore d'une combinaison de ces programmes, est restée voilée habituellement pour plusieurs raisons, dont la suivante: l'évaluation de l'efficacité d'une contre-mesure a souvent été tentée à la lumière de statistiques brutes et multifactorielles comme, par exemple, "le nombre total des accidents mortels". En raison de la multitude de facteurs appliqués au SRR et qui se traduisent par une statistique semblable, une simple contre-mesure ne peut, sans l'introduction de systèmes de vérification extrêmement compliqués et coûteux qui ne sont généralement pas utilisés, être directement rattachée à une fluctuation dans un sens ou dans l'autre. En outre, au cours d'une période donnée, il se produit bien des changements internes dans le SRR et les autres systèmes qui y sont reliés. Ainsi, lorsqu'on note une diminution du nombre des accidents, qu'ils soient mortels ou non, nombre d'organismes revendiquent le mérite de cette diminution et estiment en toute sincérité qu'ils y contribuent de façon marquées. Cependant, dès que s'accroît le nombre des mortalités ou des accidents, les divers systèmes se montrent particulièrement silencieux quant aux contre-mesures qu'ils ont proposées.

Au chapitre des difficultés affrontées, mentionnons que les contre-mesures sont souvent dirigées vers un simple élément du système juridique routier (SJR) sans tenir compte suffisamment des effets de cette contre-mesure sur les autres éléments. A titre d'exemple, citons le système de démérite, mis en vigueur sans que le personnel requis pour l'application du système -- police et magistrature -- n'ait vu ses efforts guidés ou son action conjuguée. Les autres systèmes touchés par les contre-mesures réagissent souvent de manière à neutraliser les effets des contre-mesures, ou encore ne peuvent tout simplement suffire à la tâche; en l'occurrence, ils les ignorent et les paralysent.

Enfin, une autre difficulté digne de mention, c'est que plusieurs des contre-mesures qui pourraient se révéler efficaces exigent plusieurs années de délai pour leur mise en oeuvre et leur évaluation. Quelques programmes ont ainsi avorté parce que les projets gouvernementaux nécessitaient, de par leur nature, un cheminement réparti sur une période d'un à trois exercices financiers. On n'a réussi que tout récemment à élaborer d'importants projets à longue échéance et à grande échelle. Mais on ne peut en attendre des résultats concrets avant quelque temps. Il sera toujours nécessaire, par conséquent, de constamment réviser les résultats obtenus et de réévaluer tous les programmes mis à l'essai. A cause de ces difficultés, on ne trouve que peu de preuves de l'efficacité des contre-mesures, sauf dans le cas de l'expérience préliminaire effectuée en Australie qui rend obligatoire, depuis deux ans, le port des ceintures de sécurité.

En conséquence, la formation d'un organisme coordonateur, (le Conseil supérieur de la sécurité routière), doté d'autorité, chargé d'étudier, de mettre en oeuvre et de réévaluer les contre-mesures de sécurité du système juridique routier dans la Province de Québec constitue un acte préalable de nécessité absolue pour le contrôle efficace des coûts croissants du processus de mauvais fonctionnement du système de réglementation routière. Notre recommandation présente les grandes lignes d'un tel organisme.

A défaut de l'adoption de ce concept, la mise en oeuvre d'autres contre-mesures soulèvera encore des difficultés au sein du système de réglementation routière (SRR) en plus d'un gaspillage de fonds, de la confusion quant à l'efficacité même du SRR, ainsi que d'une réaction négative du public envers les contre-mesures de sécurité.

2. Le but du Conseil supérieur de la sécurité routière pour la Province de Québec.
(CSSRPQ)

Le CSSRPQ aura deux rôles principaux à jouer dans la neutralisation du mauvais fonctionnement du SRR. D'abord, il servira d'organisme d'analyse et de coordination pour orienter l'utilisation des ressources à l'intérieur du système juridique routier, pour assurer les meilleurs résultats possibles des lois et des organismes qui agissent de concert avec le système de réglementation routière. L'autre fonction de l'organisme sera de recommander à l'Assemblée nationale les modifications qui seraient favorables, ainsi que la répartition prioritaire judicieuse des ressources et l'élaboration de la réglementation routière.

En vue d'assurer l'efficacité de la première fonction mentionnée, le CSSRPQ doit être nanti du pouvoir discrétionnaire de s'intégrer aux ministères qui devraient s'y intéresser. Les résultats obtenus en termes de gestion optimale des ressources du système juridique routier seront sans doute directement proportionnels au degré d'efficacité que sauront atteindre les directives du SJR aux divers organismes satellites. La seconde fonction du CSSRPQ aura pour résultat de fournir des programmes bien documentés que le Gouvernement consultera en vue de l'établissement d'une nouvelle législation.

UN FINANCEMENT APPROPRIÉ A LONG TERME, LIBRE DE TOUTE INGERENCE "POLITIQUE", EST ESSENTIEL A LA REUSSITE DU CSSRPQ. (Voir note 6 (c).)

3. Le Conseil de direction multidisciplinaire.

La nature multifactorielle de la tâche du CSSRPQ exige la représentation suffisante et engagée, à un niveau élevé, de la part d'un personnel fortement attaché au principe de la mise en oeuvre dans les divers organismes reliés au système de réglementation routière. Pour cette raison, il est recommandable de constituer un Conseil de direction au sein des groupes de spécialistes reconnus des systèmes dont nous traitons ici. Selon notre organisme, la boucle de rétroaction est aussi assurée entre les organismes d'exécution et la direction. Voici un aperçu de la composition du Conseil de direction:

- 1) Représentation juridique: un membre de la magistrature intimement lié, de par ses fonctions dans le domaine judiciaire, aux infractions du Code de la route.

- 2) Représentation policière: un membre de la Sûreté du Québec expérimenté et connaissant les problèmes d'application du Code de la route.
- 3) Représentation judiciaire générale: un avocat de pratique générale possédant l'expérience des procédures touchant les infractions au Code de la route.
- 4) Ministère des Transports -
 - (a) Communications et Bureau des véhicules automobiles: un représentant dont les connaissances lui permettront d'assurer les responsabilités du poste.
 - (b) Voirie: un ingénieur de la circulation dont les connaissances lui permettront de tenir compte des aspects du système de réglementation routière touchant l'environnement.
- 5) Ministère du Travail: un représentant.
- 6) Ministère des Affaires sociales: un représentant.
- 7) Représentation de la profession médicale: un médecin spécialiste des services d'urgence d'un grand hôpital.
- 8) Services ambulanciers: un représentant.
- 9) Ministère de l'éducation: un représentant, de préférence sous-ministre ou de niveau équivalent.
- 10) Représentation du monde des assurances: un représentant, de préférence un courtier.
- 11) Représentation universitaire: des chercheurs spécialisés en sécurité routière.

- 12) Ministère des Affaires municipales: un représentant.
- 13) Membres d'autres domaines: organismes communautaires, ligues de sécurité, etc.
- 14) Président: choisi à la division de la gestion des ressources.

Les personnes choisies par les services ou les groupes en vue d'occuper un poste au Conseil de direction doivent, dans tous les cas, s'intéresser, s'engager et être conscients de l'envergure des problèmes soulevés par le mauvais fonctionnement du SRR, ainsi que du coût qui en incombe à la société. Ils doivent s'engager à corriger la situation intolérable qui prévaut au Québec.

Le Conseil de direction étudiera et élaborera, avec l'aide de la division de la gestion des ressources, des recommandations à l'usage des législateurs du Gouvernement. Les membres du Conseil prépareront également les directives du SJR conjointement avec la division de la gestion.

Bien que le Conseil ne comporte pas nécessairement de postes à temps plein, chaque membre devra y consacrer un temps raisonnable, temps qui aura été prévu par les services et les groupes d'où les membres proviennent.

4. Gestion des ressources et analyse des systèmes.

La division de la Gestion des ressources et d'Analyse des systèmes disposera, à temps plein, d'un personnel formé et apte à assumer des responsabilités de direction dans le cadre de systèmes vastes et complexes.

Ce personnel sera expérimenté en sécurité routière. Le perfectionnement et la compétence du personnel de cette division constitueront probablement le facteur qui contribuera le plus à l'efficacité du CSSRPQ. La division sera responsable, selon les besoins de l'administration de la division, de la recherche, de la collecte des données, ainsi que des projets spéciaux. Elle préparera aussi bien les directives du SJR que les propositions de mesures législatives. Les directives et propositions seront soumises au Conseil de direction qui les mettra à l'étude. Avant leur application, elles seront modifiées s'il y a lieu en toute autorité, tout en reconnaissant la nécessité de traiter de manière humanitaire avec le public automobiliste. Le Directeur de cette division sera aussi, à temps plein, Président du Conseil de direction.

5. Recherche, collecte des données et projets spéciaux.

Des données fiables, ainsi que la connaissance des recherches entreprises partout dans le monde sur la sécurité routière sont un autre facteur de prime importance pour le CSSRPQ. Les données actuellement colligées sont de nature fragmentaire et les raisons de leur collecte ne sont pas toujours clairement définies. L'intégration étroite de la recherche et de la collecte des données est essentielle et doit être fonction des besoins de la division de la Gestion dans son activité.

Les projets spéciaux entrepris par la division de la Gestion comprendront l'évaluation des procédures mises en vigueur, le matériel de formation professionnelle (magistrature, police, public en général, etc.) et d'autres s'il y a lieu.

6. Quelques remarques et observations particulières.

- a) Loi sur les ceintures de sécurité - La mise en vigueur d'une loi sur le port obligatoire des ceintures de sécurité doit être précédée d'un bon programme de formation et d'information préparé à l'intention des membres de l'Assemblée nationale, de toutes les agences gouvernementales et de tous les fonctionnaires, particulièrement ceux qui sont reliés au bureau des véhicules automobiles. De même, on informera les policiers, les vendeurs d'automobiles, les instructeurs de conduite automobile et particulièrement les conseillers en la matière auprès du public, comme les courtiers d'assurance, les agents de réclamation et les vendeurs d'assurance.
- b) Les facteurs propres au milieu de la sécurité routière -
Il existe un urgent besoin d'éliminer des situations dangereuses sur les routes. On devrait recommander un apport de ressources dans ce domaine, en considérant une analyse importante de la part du SRR sous la direction du CSSRPQ. Cela ne retirerait pas au ministère des Transports et Communications l'obligation d'intervenir et de mettre en marche immédiatement certaines mesures correctives comme l'installation de garde-fous sur la ligne médiane des routes achalandées à voies divisées de la région de Montréal. On sait que de nombreux accidents se produisent à cause de la traversée de la ligne médiane ou du terre-plein; l'immobilisme devient dans ce cas un manquement au devoir.

- c) Remarque supplémentaire et explication - Les termes utilisés au sujet du financement approprié peuvent être expliqués et clarifiés de vive voix à la suite de discussions sur les recommandations globales. Pour illustrer ce point de vue, mentionnons que le Programme de sécurité routière des Etats-Unis, en vigueur depuis dix ans, n'a pas bénéficié des crédits qui lui avaient été accordés à l'origine par le Congrès, car ceux-ci ont été diminués de façon radicale par suite de manoeuvres "politiques" ou autres.

Le professeur Thompson se fera un point d'honneur d'assister aux discussions afin d'aider à clarifier tous les points soulevés.

LES VEHICULES COMMERCIAUX, PARTIE INTEGRANTE DU PROGRAMME DE SECURITE
ROUTIERE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

par

A. Lloyd Thompson

Professeur adjoint

Département du génie mécanique

Directeur du programme de sécurité routière Mc Gill

Université McGill

préparé pour le compte de

L'ASSOCIATION DES COURTIER D'ASSURANCE DE LA
PROVINCE DE QUEBEC

Nous ne voulons donner ici qu'un bref aperçu de la nécessité d'une amélioration très marquée dans le domaine de l'élaboration et de la mise en vigueur énergique de lois pour le contrôle des véhicules commerciaux, camions, autobus, etc., du point de vue des normes de sécurité, d'entretien, d'inspection, de formation et contrôle des chauffeurs. Cet aperçu sera appuyé plus tard par une revue plus détaillée de nos observations au cours des quatre dernières années dans la région montréalaise, ainsi que des commentaires pertinents recueillis auprès d'autres organismes.

Le rapport Gauvin s'est révélé assez faible en matière de sécurité routière et dans ses recommandations touchant le rôle très important des véhicules commerciaux par rapport à l'ensemble de la situation du transport et à une grande partie du programme d'assurance.

Nous avons des renseignements d'ordre général sur des camions ou des voitures qui n'ont pas fait l'objet d'une enquête approfondie, quoique nous ayons néanmoins une brève description des collisions survenues dans ces cas. Dans plusieurs cas spéciaux, nous avons trouvé que le mauvais entretien, les freins défectueux et l'insuffisance ou l'absence de formation des chauffeurs ont fait, bien souvent, que le chauffeur, connaissant mal son véhicule, a causé une collision.

Toutes nos études approfondies de cas d'espèce peuvent être appuyées par des diapositives, des photographies et de la documentation, qui pourraient être très utiles aux fins d'études subséquentes.

Nous sommes fortement convaincus de la nécessité de meilleures lois sur les camions, car il semble qu'à peu près n'importe qui peut conduire un gros camion ou un camion-remorque, sans la formation et l'expérience nécessaires. Cela contribue à de nombreux accidents scandaleux sur la route. Actuellement, dans la province de Québec, on peut vendre des camions d'occasion "tels quels", sans inspection et sans vérification au moment de la revente.

Il faudrait exiger de meilleures normes de fiabilité et de durabilité d'éléments aussi importants que les canalisations de freins, rotors de freins à disque, s'il y a lieu, et les mécanismes de contrôle exposés à une détérioration plus rapide là où les conditions climatiques sont plus rigoureuses: froids d'hiver plus intenses et présence de sel, par exemple. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne le changement proposé des normes aux Etats-Unis (celles-ci ont leurs répercussions au Canada) c'est-à-dire l'augmentation des limites minimales de température pour le rendement et la durabilité des canalisations flexibles des freins.

Certains représentants du gouvernement et d'organismes de camionnage sont d'avis que la question des normes relève du ministère fédéral des Transports, mais qu'un organisme provincial approprié doit se préoccuper activement d'assurer que les normes établies correspondent exactement aux besoins particuliers dans les conditions réelles d'utilisation.

Voici un exemple: la société Rockwell International, après des recherches minutieuses, a mis au point et a fait l'essai, avec un succès remarquable, de dispositifs destinés à empêcher le blocage d'une ou plusieurs roues sous l'action des freins, cause de dérapage et de perte de maîtrise des camions et autobus.

C'est là un problème grave, comme le démontrent clairement les études détaillées d'accidents impliquant des camions, faites par des équipes multidisciplinaires à l'université McGill et à l'École Polytechnique de Montréal, de même qu'à d'autres universités du Canada et des États-Unis. Il est toutefois essentiel d'encourager nos équipes à étudier à fond les effets destructifs possibles de conditions climatiques plus rigoureuses et de la corrosion attribuable au sel dans les conditions réelles de fonctionnement au Québec. Nous pourrions citer d'autres exemples au besoin.

Nous donnons ci-dessous un certain nombre d'exemples de collisions entre camions et voitures que l'équipe de recherches sur les collisions de véhicules automobiles a étudiés au cours des quatre dernières années, de même qu'une brève description de la collision et de la cause:

Cas d'espèce d'accidents impliquant des camions, étudiés par
le MACIP

<u>Cas No</u>	<u>Genres</u>	<u>Cause</u>
004-71	Intersection - mortalité	Passé au feu rouge
005-71	Devant d'auto contre pneu de camion	Autre véhicule hors maîtrise
008-71	Tamponnage multiple avec mortalité	Défaillance des freins du camion
010-71	Collision frontale	Pinto hors maîtrise
020-71	Accrochage latéral multiple	Autre véhicule hors maîtrise
027-71	Voiture heurte l'arrière	Camion en stationnement sur grande route

037-72	Tamponnage	Ford Torino heurte arrière de tracteur
040-72	Tamponnage	Camion freine et dérape
056-73	Tamponnage	Camion freine trop tard
057-73	Tamponnage	Camion freine trop tard
042-72	Tamponnage multiple près d'un tunnel	Camion roule à vitesse excessive
067-73	Tamponnage - mortalité	Camion roule lentement avec feux de position insuffisants
071-74	Monte Carlo heurte autobus d'écoliers	Signaux d'avertissement inappropriés

4 exemples de recherches particulières

1. Remorque-tracteur Ford plonge dans rivière - un mort dans l'autre véhicule.
2. Camion - chauffeur inexpérimenté.
3. Camion-autobus - mauvais entretien et camion surchargé; 1 mort, 20 blessés.
4. Capotage d'un camion-citerne chargé d'essence; a broyé l'arrière d'une voiture, le 17 août 1974.

Exemple de chauffeurs de carrière inexpérimentés

033-72	Accrochage	chauffeur de taxi inexpérimenté
023-72	Voiture heurte obstacle immobile	chauffeur de carrière inexpérimenté

ADDENDA

Les véhicules commerciaux et la sécurité routière au Québec.

1) Formation des chauffeurs

La qualité et l'étendue des cours de formation pour la plupart des chauffeurs au Québec sont insuffisantes. Une formation complète des chauffeurs ne devrait pas se limiter à l'étude du code de la route et à la manoeuvre des poids lourds à haute vitesse. Elle devrait également comprendre (a) l'enseignement de la conduite défensive; (b) l'expérience des situations d'urgence, comme le dérapage; (c) l'étude des effets des drogues (par ex. l'alcool), de l'oxyde de carbone, de la fatigue et de l'hypoglycémie sur l'aptitude à conduire; (d) l'instruction sur les soins d'urgence.

Il faut absolument que tous les futurs chauffeurs aient accès à l'information nécessaire pour être et rester sûrs et conscients de leurs responsabilités. La manière idéale d'y parvenir serait peut-être d'exiger que tous les futurs chauffeurs suivent entièrement et avec succès un cours prescrit de formation.

Et à propos de formation des chauffeurs, il est évident que les cours théoriques ne remplacent pas l'expérience pratique sur la route; ils contribuent en réalité à la formation de chauffeurs compétents. A l'heure actuelle, cependant, le degré d'expertise n'entre pas en ligne de compte pour l'octroi des permis de conduire aux chauffeurs de véhicules de poids, de grosseurs, de types et d'usage différents.

On n'exige pas des chauffeurs de la plupart des camions de transport lourd une qualification qui soit supérieure à celle des chauffeurs de simples fourgons de livraison. Il faudrait donc s'appliquer à augmenter le nombre de catégories de permis, selon la grosseur et l'utilisation des véhicules commerciaux. Il y aurait lieu également d'exiger des qualifications correspondantes, quant à l'expérience et au dossier du chauffeur, avant de lui délivrer un permis pour ces catégories.

2) Sélection des chauffeurs

L'erreur commise par le chauffeur est l'une des principales causes d'accidents routiers. On peut résoudre ce problème en améliorant les techniques de formation des chauffeurs, mais ce moyen seul se révélera insuffisant, s'il n'est pas conjugué avec des méthodes de sélection plus rigoureuses et plus réalistes.

A vrai dire, un grand nombre de chauffeurs qui circulent actuellement sur nos routes sont inaptes à conduire des poids-lourds à haute vitesse, à cause d'une incapacité permanente ou temporaire. Beaucoup d'entre eux sont en mesure de manoeuvrer ces véhicules dans les conditions normales ou de tension minimale, mais ils ne peuvent réagir de façon appropriée lorsque la tension devient trop forte, ou que survient un problème qu'un chauffeur plus compétent pourrait résoudre. De telles défaillances causent des mortalités et des blessures.

Les futurs chauffeurs devraient être minutieusement sélectionnés en fonction de:

- a) la preuve de leur aptitude à manoeuvrer les véhicules à des vitesses jusqu'à 60 m/h;
- b) la connaissance du code de la route, des effets de l'alcool, des principaux soins d'urgence, etc.;
- c) l'attitude à l'égard des autres chauffeurs, de la police de la route, de la conduite sous l'influence de l'alcool;
- d) l'état général de santé physique et mentale.

Les critères dans chacun de ces domaines doivent être très rigoureux pour les chauffeurs de camions-remorques chargés d'essence ou d'explosifs, d'autres substances potentiellement dangereuses ou d'objets particulièrement lourds.

Le problème de la sélection des chauffeurs, du point de vue médical, pourrait être simplifié si on leur demandait de présenter un certificat de santé de leur médecin de famille. Un problème qui se greffe à celui-ci serait d'attirer l'attention des médecins de famille et des cliniques sur les genres de troubles (par exemple l'hypoglycémie) susceptibles de nuire sensiblement au rendement des chauffeurs.

Un court test psychologique d'élimination pourrait être imposé dans le cadre de l'examen écrit réglementaire. Un tel test permettrait d'identifier les sujets un peu particuliers qui devraient se soumettre à un examen personnel plus détaillé par un psychologue.

Au moins quatre pays d'Europe ont déjà mis en oeuvre des directives pour l'évaluation médico-psychologique fouillée de certaines catégories de chauffeurs.

LA REEVALUATION PERIODIQUE DES APTITUDES DE CONDUITE ET LES
CONTROLES DES VEHICULES COMMERCIAUX SONT ABSOLUMENT ESSENTIELS
A LA SECURITE ROUTIERE AU QUEBEC.

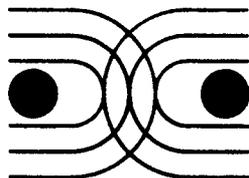
3) Application

L'efficacité à long terme de toute mesure législative dépend en dernière analyse de la rigueur de l'application. Les nouvelles lois peuvent avoir, au début, un impact sur le comportement des chauffeurs, mais cet effet se dissipe graduellement à mesure qu'on se rend compte du faible risque d'être pris en faute (par ex. la loi sur le test de l'haleine en Grande-Bretagne).

Si on doit adopter des lois nouvelles, il faudra que leur promulgation s'accompagne d'une forte campagne publicitaire et d'un accroissement radical de la rigueur d'application. Dans de nombreuses régions, il faudra augmenter les effectifs de la police de la route. Dans d'autres, il suffira sans doute de faire appel à la technologie nouvelle ou de normaliser davantage les méthodes administratives.

**Dialogue/
Communications**

Dialogue-Communications PGP Ltée



276 ouest, rue Saint-Jacques,
Bureau 410,
Montréal, Québec
H2Y 1N3
Téléphone
(514)288-6134

PROJET PRELIMINAIRE -
CAMPAGNE D'INFORMATION
SUR LA SECURITE ROUTIERE

Présenté à:

L'Association des Courtiers

d'Assurances de la

Province de Québec

par

Dialogue-Communications PGP Ltée

Septembre 1974



PREAMBULE

L'Association des Courtiers d'Assurances de la Province de Québec, dans le cadre du mémoire qu'elle doit présenter à la Commission parlementaire chargé de l'étude du Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile, nous a demandé une expertise sur les deux points suivants:

- 1.- advenant une réforme sur la sécurité routière, serait-il préférable de précéder cette réforme par une campagne d'éducation et de motivation du public?
- 2.- si oui, pourriez-vous nous soumettre un plan de communications à cet effet?

On retrouvera donc dans les pages qui suivent la réponse à ces questions.



RECOMMANDATIONS

A) Après avoir étudié quelques documents sur la situation de l'automobile au Québec, nous sommes en mesure de déduire que même s'il n'y avait aucune réforme sur la sécurité routière, une campagne d'information et d'incitation à la bonne conduite automobile nous semble essentielle.

Car, si nous avons bien compris les statistiques, le Québec a la honteuse réputation

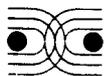
- 1.- d'avoir la plus haute fréquence d'accidents par mille véhicules au Canada;
- 2.- d'être la province où le coût moyen par accident est le plus élevé;
- 3.- de se classer au deuxième rang parmi les provinces quant au taux de décès de la route par 100,000 véhicules;
- 4.- d'être la province où le taux d'infraction à la circulation est le plus bas après Terre-Neuve. Et ce n'est sûrement pas parce que le Québécois conduit mieux.

B) Advenant une réforme de la sécurité routière, une campagne d'information et de motivation nous apparaît encore plus nécessaire car:

- 1.- non seulement il nous faudra inciter le public à rendre l'usage de l'automobile plus sûr, mais encore
- 2.- le renseigner sur les réformes apportées pour qu'il ait la chance de se conformer aux nouvelles lois et



- 3.- démontrer que le Gouvernement entend bien faire appliquer ces nouvelles lois. (Avouons-le ici, le public est en droit de douter de l'efficacité du système d'application du code de la route.)



PLAN DE COMMUNICATIONS

Ne connaissant pas la nature de la réforme, il nous est impossible de rédiger un programme de communications en bonne et due forme. Nous nous limiterons donc à la description d'outils de communications qui devraient être utilisés.

- 1.- brochure à tous les citoyens québécois, écrite dans un style et un langage que tous peuvent comprendre, décrivant le nouveau code de la route;
- 2.- brochure aux spécialistes du monde de l'assurance (assureurs, courtiers, agents de réclamations, garagistes, etc.) décrivant ce que l'on attend d'eux dans le nouveau régime;
- 3.- cliniques d'information spécialisées à tous ceux qui ont une influence sur le contenu de l'assurance automobile, y compris les policiers, les fonctionnaires, les conducteurs de véhicule lourd, les membres du Touring-Club, etc.;
- 4.- campagne télévisée (car la télévision peut rejoindre 97% de la population) annonçant les principaux points du nouveau régime et incitant le public à la prudence;
- 5.- chroniques dans les quotidiens;
- 6.- quizz télévisés où les participants répondent à des questions ayant trait à la sécurité routière et ont la chance de gagner des prix intéressants;
- 7.- institution d'un système de bonne conduite automobile dans lequel le conducteur prudent est récompensé et gagne le droit de porter un sigle distinctif sur sa voiture;



- 8.- film sur la sécurité routière pour montrer dans les cinémas, à la télévision ou pour appuyer certaines conférences dans le domaine de l'automobile;
- 9.- centres de renseignement pour tout le peuple québécois sur le nouveau régime et la sécurité proprement dite.



CONCLUSION

Il existe une foule d'autres moyens de motivation et d'information pour le Gouvernement.

En guise de conclusion, qu'il nous soit permis de répéter qu'une campagne de communications d'envergure s'impose.

Rapport d'une analyse psychologique du comportement
du conducteur québécois face aux transformations
impliquées par un changement de régime d'assurance
automobile et considérations sur les possibilités
d'utilisation de mesures de discipline.

Par

Serge Arpin, M. Ps.
Psychologue

Septembre 1974

Dans le Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile (1974), on mentionne la nécessité d'une enquête scientifique sur le problème des accidents de la route au Québec. De telles enquêtes n'existent pas encore ici. On n'y octroie pas de budgets. "Budgets dont ne disposait pas non plus le Comité (d'étude sur l'assurance automobile), il va sans dire". Ce qui revient à dire qu'il n'y a pas de données établies scientifiquement pour garantir une opinion juste. Tous les spécialistes ne peuvent que fournir une opinion plus ou moins "éclairée" sur le problème de la sécurité routière et sur les assurances automobiles, opinion axée sur l'intuition, mais non un avis scientifiquement appuyé par la vérification d'hypothèses.

Dès le début de ce rapport, nous tenons à aviser le lecteur que ce texte est le produit de la réflexion personnelle d'un psychologue, mais non le résultat d'une étude scientifique. Toutefois, nous nous sommes posé les questions qu'un chercheur explorerait dans une étape préliminaire à une recherche de ce type. D'un autre côté, le temps limité dont nous avons disposé ne nous a pas donné la chance de pousser cette démarche aussi loin que nous l'aurions souhaité.

Dans ce rapport, nous allons traiter de deux questions:

- . Etude de l'effet éventuel du système d'indemnisation sans égard à la faute sur l'automobiliste;
- . Recommandations quant aux possibilités de discipliner les conducteurs québécois. Est-il possible de procéder par persuasion? ou faut-il absolument procéder par coercition?

Il est bon de noter que nos hypothèses sont en relation directe avec les conducteurs québécois.

1.- Système d'indemnisation sans égard à la faute vs système actuel

Nous allons comparer le système d'assurance dit d'indemnisation sans égard à la faute et le système actuel. En premier lieu, nous allons examiner le niveau de motivation qu'atteint chacun des systèmes pour susciter chez le conducteur une certaine prudence. Ensuite nous allons examiner l'influence que peut avoir chacun des systèmes sur le comportement du conducteur d'un véhicule.

A- Motivation

Le système de responsabilité avec faute assume que l'homme est un être facilement enclin à l'erreur par négligence ou autre motif. De plus, il implique la nécessité de le rappeler à l'ordre par quelque chose qui fait mal: l'augmentation des primes d'assurances après que la responsabilité d'un conducteur lors d'un accident a été démontrée. Dans notre société actuelle, l'argent demeure sans conteste le moyen le plus efficace pour punir quelqu'un.

Si on examine de plus près ce qui dans ce système sert de rappel à la prudence, c'est la peur. Dans ce contexte, le conducteur est appelé à la responsabilité par la peur de la punition.

Le système d'indemnisation sans égard à la faute fait appel à une responsabilité intériorisée et à une justice sociale immanente. On y assume que l'homme évite le tort social pour son bien et pour le bien de l'autre. Ce système présuppose, à la base, une vision plus optimiste de l'homme que ne le fait le système de responsabilité avec faute. Mais une telle position est-elle réaliste ou utopique?

B- Le comportement du conducteur

Nous pourrions facilement classer les conducteurs en conducteurs mûrs et en conducteurs immatures. Ces deux groupes ne sont pas pour autant tranchés en deux catégories aussi distinctes l'une de l'autre. Il y a un continuum qui s'échelonne du conducteur constamment prudent jusqu'au conducteur constamment imprudent. Il deviendrait possible, grâce à des études de comportement, d'établir des classes entre ces deux extrémités de l'échelle pour fin d'analyse. Cela donnerait des informations très riches afin d'élaborer une politique de sécurité routière axée sur la connaissance de la situation réelle. Voici quelques informations que pourrait fournir ce type de recherche:

- . proportion de la population des conducteurs pour chacune de ces classes. (distribution de fréquence);
- . établissement de corrélations entre la fréquence des accidents et le type de classe à laquelle appartiennent ces conducteurs;
- . une connaissance du sens donné à l'automobile (exemple: l'automobile est-elle conçue comme un simple véhicule qui assure les déplacements ou est-ce un objet de plaisir par lequel on revendique sa puissance) en corrélation avec la fréquence des accidents et le type de classe à laquelle appartiennent les conducteurs;
- . une possibilité d'évaluer si la publicité pour vendre des véhicules n'incite pas à la conduite dangereuse en encourageant la revendication de puissance;
- . une possibilité de prévoir si les programmes futurs de sécurité routière seront efficaces.

Quant à nous, ce type d'information nous aurait aidé à appuyer nos conclusions. Nous ne connaissons pas la proportion de conducteurs mûrs par rapport aux conducteurs immatures. De toute manière, voici nos hypothèses:

Hypothèse 1

La proportion de conducteurs immatures par rapport aux conducteurs mûrs est très élevée.

Hypothèse 2

Pour le conducteur mûr, nous ne voyons aucune différence quant à son comportement sous l'un ou l'autre des systèmes d'assurances. Pour lui, l'automobile est avant tout un véhicule servant à assurer ses déplacements. Il est prudent par souci de sécurité personnelle et pour ne pas nuire à autrui. Il a un sens intériorisé de responsabilité et de justice sociale. Il n'a pas ou peu besoin de rappel punitif pour le ramener à l'ordre.

Hypothèse 3

Pour le conducteur immature, le système de responsabilité avec faute présente des avantages sur l'autre système. Ce système peut l'inciter partiellement à la prudence parce qu'un accident peut lui coûter cher en surprime d'assurance.

Le conducteur immature fait de l'automobile une finalité en soi; elle perd ce pour quoi elle est faite pour devenir un objet d'où il tire son plaisir. Elle devient un objet de revendication de puissance et de compétition. Il n'a pas de sens inné de sa responsabilité ou si faiblement que la force du plaisir qu'il tire l'emporte sur sa conscience morale. En somme, il est insouciant des catastrophes qu'il peut occasionner. Un autre facteur psychologique peut jouer aussi, c'est le sentiment d'invulnérabilité que l'on retrouve chez les délinquants - "Ca peut arriver aux autres d'avoir un accident, mais pas à moi." Ce qui est une négation du risque ou pis encore,

une attitude qui consiste à risquer davantage pour se prouver à soi-même qu'on a la puissance de maîtriser ses peurs.

En bref, nous croyons nécessaire l'existence d'un contrôle sur ce type de conducteur. - Le type d'assurance en vigueur actuellement a l'avantage d'exercer ce contrôle jusqu'à un certain point. Le nouveau système d'assurance n'exercerait plus ce contrôle.

Hypothèse 4

L'état actuel de la situation en matière de sécurité routière tel qu'il ressort du rapport Gauvin semble pitoyable au Québec. Celui-ci note en effet une insouciance marquée de la part du Gouvernement québécois - pour ce qui est du facteur d'environnement, de surveillance, etc. Il nous semble qu'à tous les niveaux de notre société, on fasse preuve d'immaturité face à la sécurité routière.

Dans l'optique où ce contexte global ne change pas, nous croyons préférable de conserver le système d'assurance actuel. D'un autre côté, dans l'optique où l'Etat assumerait ses responsabilités en matière de sécurité routière, (i.e. système routier sécuritaire bien entretenu; surveillance accrue de l'aspect mécanique du véhicule, du comportement du conducteur; éducation adéquate) l'assurance automobile pourrait être dégagée du contrôle qu'elle exerce sur le conducteur.

Remarque: L'expression no fault nous semble incitative à la non-responsabilité. Nous proposons qu'elle soit remplacée en mettant l'accent sur la meilleure indemnisation des victimes qu'on y cherche.

2.- Moyens de discipliner le conducteur québécois

Pour savoir si la persuasion est préférable à la coercition ou si c'est l'inverse qui est préférable, il faut s'interroger sur l'influence de ces méthodes sur le comportement.

Timothy O'Keefe (1974) a démontré l'influence de la persuasion sur le comportement des usagers de drogues. On pourrait ici soulever l'objection qu'il ne s'agit pas de conduite automobile et que le parallèle ne tient pas. Toutefois, des points communs entre l'abus de drogues et la conduite automobile nous incitent à faire ce rapprochement. Dans les deux cas, il est question d'une recherche de plaisir (thrill) à travers le risque et de plus ce sont des habitudes tenaces difficiles à déraciner.

O'Keefe a montré que la persuasion opérerait une transformation de l'attitude face au comportement à changer. L'utilisateur de la cigarette peut avoir une attitude négative face à ce produit, savoir qu'il nuit à la santé mais ne rien changer à son comportement. O'Keefe conclut que la persuasion n'atteint que l'attitude non le comportement chez l'habitué. Faut-il pour autant la mettre de côté? Mais non puisqu'elle devient intéressante pour prévenir une mauvaise habitude chez celui qui ne l'a pas acquise même si elle ne réussit pas à la guérir. La persuasion devient alors un instrument de prévention.

Si on revient à notre classification des conducteurs de véhicules, on en arrive à la conclusion que la persuasion n'atteindrait pas le comportement du groupe de conducteurs immatures. Pour ce groupe, il est nécessaire d'établir un contrôle serré si on désire y changer quelque chose. Cependant, l'action la plus efficace à long terme serait de mettre l'accent sur la génération future par l'éducation. Voici quelques suggestions:

- . A l'école élémentaire, enseigner les rudiments de la sécurité routière au cycliste. Nous pouvons entrevoir à travers le cycliste d'aujourd'hui le conducteur de demain. Si la police continue à tolérer l'anarchie chez les cyclistes, comme c'est le cas actuellement, on annule l'effet d'une

O'Keefe, T. (1974). Alliés éventuels: les Mass media et la publicité contre l'abus de l'alcool, du tabac et autres drogues. Toxicomanies, Vol. VII, no 2, avril - juin, Montréal.

telle éducation. A ce stade, l'intervention policière devrait être dans le prolongement de l'éducation, i.e. non répressive avant tout.

- . A l'école secondaire ou au CEGEP, cours de conduite automobile et de sécurité routière.
- . Campagne d'information pour renseigner sur les lois. Que des messages publicitaires soient transmis durant les programmes qui ont les plus fortes cotes d'écoute. Que ces messages ne soient pas didactiques, mais attrayants et organisés en campagne publicitaire par des spécialistes en communications.
- . Renforcement progressif de la surveillance routière axé sur la prévention, l'éducation et finalement une certaine coercition.

Résumé et conclusion

Le système d'indemnisation sans égard à la faute est fondé sur la présomption que l'homme est responsable de son comportement d'une manière intériorisée et que, dès lors, il est moins nécessaire de le pénaliser pour ses erreurs. Le système actuel suppose qu'il est nécessaire de pénaliser l'homme pour le ramener à l'ordre. Or, lequel des deux systèmes est le plus réaliste?

On a de plus exprimé des hypothèses quant à l'influence des deux régimes sur le comportement de l'automobiliste.

- . La proportion de conducteurs immatures est plus élevée que celle des conducteurs mûrs.
- . L'un et l'autre régime n'ont peu ou pas d'influence sur le conducteur prudent.
- . Le régime d'indemnisation tenant compte de la faute vis-à-vis le conducteur tient lieu de rappel à la prudence.
- . Le système d'indemnisation tenant compte de la faute assume un rôle de suppléance face à l'irresponsabilité gouvernementale en matière de sécurité routière (le rapport Gauvin fait d'ailleurs état de cette négligence du Gouvernement).
- . Il est donc contre-indiqué de changer de régime d'assurances. Nous serions favorables au changement si l'Etat assumait pleinement son rôle.

Ensuite, nous avons parlé des manières de discipliner le conducteur québécois:

- . La persuasion agit sur les attitudes, mais très peu sur le comportement. Il serait utopique de s'attendre à des résultats intéressants en utilisant ce moyen pour changer les comportements des conducteurs.

- . La persuasion peut cependant servir comme outil de prévention pour ceux qui n'ont pas encore adopté les comportements visés.
- . Il est nécessaire d'accroître la surveillance parce que beaucoup de conducteurs ne changeront pas de comportement autrement.
- . Pour agir à long terme, il est nécessaire d'intervenir aux niveaux élémentaire et collégial.
 - a) élémentaire: préparer les jeunes au cyclisme en les motivant à adopter les comportements d'un conducteur prudent. Pour que cela soit efficace, la police doit cesser de tolérer l'anarchie chez les cyclistes.
 - b) secondaire ou collégial: cours de conduite automobile axé sur la prévention.

Ce sont là les conclusions que nous avons tirées de notre réflexion. Nous désirons rappeler la nécessité d'investir des fonds en recherche sur la sécurité routière, afin de donner à l'Etat un meilleur point de vue pour légiférer.

Nous nous sommes demandé, de plus, s'il n'y avait pas un trait proprement québécois pouvant influencer une conduite automobile si dangereuse. Il faudrait peut-être déterminer si l'automobile ne serait pas un moyen de revendication d'une minorité brimée.

MEMOIRE SUR LE "RAPPORT DU COMITE
D'ETUDE SUR L'ASSURANCE-AUTOMOBILE"
PREPARE POUR
L'ASSOCIATION DES COURTIERES D'ASSURANCE
DE LA PROVINCE DE QUEBEC

Montréal, le 9 septembre 1974

TABLE DES MATIERES

Préambule

L'augmentation de l'indemnité sera plus élevée que celle mentionnée

Certaines dépenses d'administration doivent être ajoutées

Conséquences de ces additions de coût au régime proposé

Fonctionnement futur du système d'assurance-automobile

- Mise en marché
- Souscription des risques

Conclusion

PREAMBULE

L'indemnisation sans égard à la faute coûte plus cher; c'est une des conclusions du rapport Gauvin. En effet, l'indemnité pour dommages corporels augmente de 8% d'après les estimés du comité et celle des dommages matériels demeurant stable, le résultat final entraîne une augmentation globale de 3% et ce, pour le régime de base seulement. Il faudrait de plus tenir compte d'une augmentation découlant du régime supplémentaire et d'une assurance responsabilité résiduelle.

Nous pouvons également affirmer à partir du même rapport que certaines dépenses d'administration n'ont pas été incluses dans les prévisions de sorte qu'il est possible que dans l'ensemble, au lieu de bénéficier d'une réduction importante, l'automobiliste québécois soit appelé à payer à peu près le même prix qu'actuellement pour son assurance-automobile si le régime proposé par le comité d'étude sur l'assurance-automobile est adopté.

Enfin, nous croyons que suivant les concepts de mise en marché exposés dans ce rapport, beaucoup d'assureurs québécois seront forcés de fermer leur porte n'étant pas en mesure financièrement de s'organiser en conséquence dans le laps de temps qui sera mis à leur disposition.

Ce sont donc ces points que nous voulons développer au cours de ce court mémoire.

L'augmentation de l'indemnité sera plus élevée que celle mentionnée

En effet l'augmentation de l'indemnité pour dommages corporels sera plus élevée que celle mentionnée dans le rapport du comité, car celle-ci ne touche que le régime de base.

Actuellement un automobiliste peut se protéger adéquatement en obtenant des limites de responsabilité assez élevées pour une prime supplémentaire minime; dans le régime proposé tout automobiliste sera protégé par le régime de base, mais si son revenu excède \$10,000 par an, il sera obligé de se munir d'une protection supplémentaire pour se doter d'une indemnité hebdomadaire adéquate ainsi que d'une limite plus élevée pour mutilation.

D'après l'annexe relative au calcul du régime proposé, nous remarquons qu'en moyenne plus de 7% de la population étudiée avait un revenu brut excédant \$10,000; en utilisant une méthode de projection courante, nous pouvons conclure que le facteur serait de l'ordre de 24% aujourd'hui. Sans approfondir davantage, nous relevons dans une publication du Ministère du Revenu national que la masse des revenus excédant \$10,000 par année est de l'ordre de 50%. En éliminant le premier \$10,000 pour ces personnes et en corrigeant les données de cette publication pour tenir compte de l'indemnité hebdomadaire minimum de \$50 du régime de base, nous croyons que 18% des revenus des Québécois ne sera pas couvert par le nouveau régime. Les personnes touchées auront donc le loisir de se doter du régime supplémentaire. En tenant compte de la répartition de la couverture de dommages corporels et matériels dans la prime, nous pouvons conclure que le coût maximum supplémentaire pourrait être de l'ordre de 7%.

Nous pourrions également souligner que le régime proposé n'a pas prévu de coût pour une assurance responsabilité résiduelle, si ce n'est que pour protéger l'individu contre les poursuites possibles lors d'accidents à l'étranger. Ce montant est très difficile à évaluer actuellement. Toutefois il n'est pas illogique de croire que 2% de la prime du régime de base serait un minimum. C'est d'ailleurs le pourcentage généralement utilisé dans les taux comme facteur de contingence lorsqu'il y a possibilité de catastrophe et que le calcul précis ne peut être fait faute de données valables.

Certaines dépenses d'administration doivent être ajoutées

Dans ses conclusions, le comité propose un certain schéma de dépenses d'administration. Nous croyons cependant qu'il faut ajouter certaines dépenses omises sciemment pour pouvoir juger de l'ensemble des coûts. Toutefois avant de pousser plus loin notre étude, nous aimerions expliciter certains tableaux que nous avons ajoutés en annexe.

Le tableau 1 est la répartition des primes en pourcentages et en dollar du régime actuel tel qu'apparaissant dans le rapport à la page 218; le tableau 2 est la répartition des primes en pourcentages, partie frais seulement, du régime proposé tel que l'ont conçu les membres du comité (cf. rapport p. 371); le tableau 3 est la répartition des primes du régime proposé suivant les pourcentages de frais du tableau 2, l'augmentation des indemnités de 3% ainsi qu'une provision pour profit et contingence de 2.5%; le tableau 4 est la comparaison des primes calculées dans les tableaux 1 et 3. Nous notons ici que la réduction de 15% mentionnée dans le rapport est plutôt de 19%.

Parmi les frais supplémentaires que nous devons ajouter au régime pour donner une idée complète du coût, il y a le financement des primes et les avenants.

Le financement des primes est actuellement absorbé par la plupart des courtiers à même leur taux de commission (cf. rapport p. 360). Il semble que 50% des primes soit actuellement financé et le rapport propose un financement par les sociétés de crédit dont les taux d'intérêt sont de 1½% par mois. Si nous assumons un crédit sur une période moyenne de six mois, le coût de financement se situerait donc à 2.3%.

Les avenants dans le régime proposé doivent être éliminés en bonne partie et le comité suggère de charger un taux fixe à ceux qui en demanderont; nous avons évalué que cette somme pourrait être de l'ordre de 2.3% sur le total des primes du régime proposé. Ce facteur a été calculé en utilisant les données d'un assureur du Québec.

Conséquences de ces additions de coût au régime proposé

Nous venons de voir que le régime de base proposé ne tenait pas compte de certains points qui augmentent le coût d'assurance du consommateur. Le total de ces augmentations pourrait être de l'ordre de 14% de plus que celui mentionné soit 7% et 2% pour les indemnités, et 5% pour les frais de financement et d'avenants. En conséquence le régime proposé ne coûterait pas beaucoup moins cher que le régime actuel en faisant financer les augmentations d'indemnités par les réductions dans les frais. Toutefois ces réductions importantes des frais (voir tableau 4) ne sont pas toutes possibles à notre avis.

Fonctionnement futur du système d'assurance-automobile

Nous voudrions ici ne discuter que de deux sujets pour faire valoir que si les réductions proposées dans les frais sont théoriquement valables en fonction de régimes étrangers, en pratique elles peuvent être difficilement réalisables. Nous ne traiterons donc que des frais relatifs à la mise en marché et à la souscription des risques.

Mise en marché

Une étude récente nous démontre que la commission moyenne actuellement payée aux courtiers pour l'assurance-automobile est de 12.9% et elle se répartit comme suit:

5.1% vente

1.8% sinistres

4.2% frais de bureau

1.9% autres frais généraux, frais de gestion etc.

S'il est vrai que le courtier ne doit pas intervenir dans le processus du règlement des sinistres, il est fort possible que le consommateur lui demande quand même de le faire et à cet effet il n'est pas possible d'éliminer totalement les frais supportés à ce poste.

Le financement s'il est capté par les firmes spécialisées en crédit coûtera comme nous l'avons vu précédemment 2.3% au consommateur. Actuellement ce coût est absorbé à même la commission du courtier et coûte à l'assuré 1% en tenant compte que le paiement de la prime à la compagnie s'effectue en 60 jours. Quant aux avenants, nous sommes d'accord qu'une partie du travail effectué par le courtier soit une duplication de celui de la compagnie. Toutefois il est à noter qu'un changement au contrat apporté à la compagnie par cet intermédiaire coûte moins cher à cette compagnie pour le manipuler que s'il vient directement du consommateur; donc ici aussi nous ne pouvons pas entièrement éliminer les frais occasionnés par le courtier à ce poste. En résumé, le plafond de 5% de frais alloués aux courtiers ne pourrait être acceptable même en éliminant le financement des primes.

Souscription des risques

L'assureur ne doit plus sélectionner les risques dans le nouveau régime. Toutefois comme une partie de ce travail était faite par sa force de vente (courtier) et que d'autre part pour compenser la sélection il devra mettre beaucoup d'efforts sur la classification et la tarification, il semblerait que la réduction apportée ne soit aussi importante qu'on veuille le prétendre.

En conséquence, si le régime est adopté tel quel, nous ne croyons pas que les assureurs pourront dans un laps de temps très court changer leur mode d'administration de compagnie à courtage en compagnie à accès direct au consommateur. Beaucoup d'entre elles devront fermer leur porte n'ayant pas les surplus nécessaires pour financer de tels changements administratifs et les plus solides devront certainement déboursier des sommes d'argent énormes pour la mise en place de bureaux de services à travers la province ou pour développer une force de vente autonome (ou captive).

Conclusion

En considération des points que nous avons soulevés préalablement, nous croyons que le régime coûtera au consommateur plus cher que ce qui avait été prévu dans le rapport et que la diminution des frais d'administration actuels financera en grande partie les indemnités accrues que le consommateur recevra. De plus, ce régime, s'il est appliqué intégralement et dans un court laps de temps, mettra plusieurs de nos institutions d'assurance, compagnies et courtiers en fâcheuse posture. Plusieurs personnes

se verront alors sans travail, ce qui évidemment coûtera des frais supplémentaires au consommateur par le biais de ses impôts.

Nous croyons que le consommateur doit être informé des avantages et inconvénients réels du régime proposé.

TABLEAU 1

Régime actuel

Répartition des primes en pourcentages et en dollars

<u>Pourcentage de la prime</u>	<u>Fonction</u>	<u>Répartition d'une estimation des primes en 1974</u>
2.0	Taxe sur prime	\$ 9,000,000
13.8	Mise en marché	62,100,000
12.3	Règlement des sinistres	55,350,000
5.2	Sélection et émission des polices	23,400,000
3.3	Administration générale	14,850,000
38.3	Total des frais	\$ 172,350,000
2.5	Prévision pour profits	11,250,000
60.9	Indemnités versées aux assurés	274,050,000
100.0	Total des primes	\$ 450,000,000

Note: Le 1.7% des frais de sinistres supportés par l'assuré a été inclu dans le montant des indemnités versées aux assurés, et déduit de celui des frais de règlement des sinistres.

TABLEAU 2

Régime proposé

Répartition des primes en pourcentages

<u>Fonction</u>	<u>Pourcentage de la prime</u>
Taxe sur prime	2.0
Mise en marché	6.0
Règlement des sinistres	7.0
Sélection et émission des polices	2.0
Administration générale	3.0
<hr/>	
Total des frais	20.0
<hr/>	

TABLEAU 3

Répartition des primes du régime proposé
suivant les pourcentages du tableau 2

<u>Fonction</u>	<u>Pourcentage de la prime</u>	<u>Répartition d'une estima- tion des primes en 1974</u>
Taxe sur prime	2.0	\$ 7,284,000
Mise en marché	6.0	21,853,000
Règlement des sinistres	7.0	25,496,000
Sélection et émission des polices	2.0	7,284,000
Administration générale	3.0	10,927,000
<hr/>		
Total des frais	20.0	\$ 72,844,000
<hr/>		
Prévision pour profits	2.5	9,106,000
Indemnités versées aux assurés	77.5	282,272,000
<hr/>		
Total des primes	100.0	\$ 364,222,000
<hr/>		

TABLEAU 4

	<u>Répartition de la prime actuelle</u>	<u>Répartition de la prime proposée</u>	<u>Différence en dollars</u>	<u>Pourcentage de la réduction</u>
Taxe sur prime	\$ 9,000,000	\$ 7,284,000	\$ 1,716,000	19.1
Mise en marché	62,100,000	21,853,000	40,247,000	64.8
Règlement des sinistres	55,350,000	25,496,000	29,854,000	53.9
Sélection et émission des polices	23,400,000	7,284,000	16,116,000	68.9
Administration générale	14,850,000	10,927,000	3,923,000	26.4
Total des frais	\$ 172,350,000	\$ 72,844,000	\$ 99,506,000	57.7
Prévision pour profits	11,250,000	9,106,000	2,144,000	19.1
Indemnités versées aux assurés	274,050,000	282,272,000	(8,222,000)	(3.0)
Total des primes	\$ 450,000,000	\$ 364,222,000	\$ 85,778,000	19.1