

INDUSTRIES & COMMERCE

AUTOMOBILE

Assurance-automobile



archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT
LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

Justice alcool

(par Paul de MARTIGNY)

La statistique n'est pas la science aride qu'elle paraît être au premier abord et le statisticien n'exerce pas une profession de raisin sec. La statistique est une science vivante, au contraire, et remplie d'enseignements. Plusieurs vont jusqu'à prétendre qu'elle remplacera l'histoire narrative de faits discutables que nous connaissons et que ses chapitres ne seront plus remplis que de colonnes de chiffres certains. Déjà on tire de la statistique des conclusions à tout portant qui, pour cette raison, portent assez juste.

La statistique est à la portée de tous, ainsi qu'il est facile d'en discerner la preuve. Relevez sept jours en suivant dans la Patrie les accidents d'auto. Prenez note de l'âge des chauffeurs. Vous vous rendrez compte qu'ils sont âgés de moins de vingt-cinq ans et que, comme Vendredi, le compagnon de Robinson, ils sont maigres et jeunes. Et vous conclurez à peu près comme le poète, que pour faire un malheur, ils n'ont pas attendu le nombre des années. A cette conclusion vous pourrez même ajouter celle-ci qu'il n'y aurait rien à dire s'ils ne cassaient que leur margoulette personnelle. Le malheur est qu'ils cassent de surcroît celle des autres. A raisonner comme Hitler on pourrait construire à leur usage, comme il le fit en Allemagne, une autostrade sur laquelle ils pourraient rouler à toute vitesse. Pour se débarrasser plus vite des écervelés, on pourrait multiplier sur cette route les tournants imprévus en fer à cheval, les virages à angle droit au bas des côtes. Pour accélérer la sélection par la survivance des plus aptes qui s'opérerait sur cette route, on pourrait supprimer tous les avertissements. Il n'y aurait plus qu'à réserver l'usage des routes normales aux chauffeurs raisonnables. Sur celles-ci rouleraient sans risques les braves gens, les chauffeurs prudents qui dans leur voiture de la récolte de 1936 n'ont jamais commis un excès de vitesse et n'ont jamais eu un accident. Mais la commission de régie des assurances de l'Etat de New-York raisonne autrement. Basant le taux de l'assurance d'auto sur le nombre des accidents elle vient d'en élever la prime de 15 p.c. à New-York même et de 20 p.c. sur le territoire de l'Etat. Accessoirement et comme justificatif de cette augmentation, la commission a porté la connaissance des automobilistes que les chauffeurs âgés de moins de 25 ans ne constituent que 15 p.c. du total de ceux qui sont au volant, mais qu'ils ont été la cause de 25 p.c. des accidents. Or la majoration des taux d'assurance sera supportée par l'ensemble des chauffeurs, c'est-à-dire par ceux qui n'ont pas causé de malheur. Ce qui revient à dire que les bons paieront pour les mauvais et que, même en matière d'assurance, la justice absolue n'est pas de ce monde.

L'assurance LA PRESSE obligatoire inefficace

JAN 18 1957 pas
M. Rivard ne
qu'elle diminue le nom-
bre des accidents.

Québec, 18. (par V.P.) — L'hon. Antoine Rivard, solliciteur général et ministre des Transports et Communications, a exprimé l'avis, hier, en chambre, que l'assurance-automobile obligatoire ne saurait constituer un moyen efficace de réduire le nombre des accidents de la route. Le ministre des Transports a fait remarquer que l'expérience semble plutôt prouver le contraire. Aux Etats-Unis, a-t-il dit, dans les Etats où une telle assurance existe, le nombre des accidents, au lieu de diminuer, a augmenté d'année en année.

M. Rivard a formulé ces observations au cours de l'étude des crédits de son ministère. M. Dave Rochon, député libéral de Montréal-S.-Louis, qui agissait comme critique de son parti en rapport avec ces crédits, a abondé dans le même sens que le ministre.

M. Rochon a, toutefois, invité M. Rivard à étudier la possibilité d'adopter un système en vertu duquel les conducteurs ou chauffeurs d'automobiles seraient tenus de fournir des preuves de leur responsabilité financière. Un tel système, a-t-il ajouté, existe dans bien des Etats américains et dans certaines provinces du Canada.

Autres suggestions

Le député de S.-Louis a fait aussi diverses autres suggestions. Il a recommandé, par exemple, au gouvernement d'imposer aux camion-

neurs l'obligation de placer des lumières rouges sur la route, quand ils doivent immobiliser leur véhicule. Il serait bon également, a-t-il dit, qu'on amende la loi pour forcer "les tortues de la route" à aller plus vite, pour ne pas bloquer la circulation sur les routes.

M. René Hamel, chef intérimaire de l'opposition, a demandé, de son côté, au gouvernement, d'étudier la possibilité de légaliser la signalisation mécanique. M. Rivard a répondu que le problème est assez complexe. Ces signaux sont bien visibles le soir, a-t-il fait remarquer, mais ils le sont moins le jour. Actuellement, la seule façon légale pour un automobiliste de faire connaître son intention de tourner ou d'arrêter est de signaler avec son bras.

Responsabilité financière

Le chef de l'opposition a aussi fait allusion à ce qu'il a appelé la responsabilité financière des automobilistes qui causent des accidents aux piétons. Il y a, dans la protection à apporter aux piétons, a-t-il déclaré, une sorte de devoir social dont le gouvernement devrait se préoccuper.

Le ministre a brièvement relaté les efforts de son ministère pour mieux faire observer toujours les lois de la circulation. Depuis un an, au moins cent policiers de la route ont été ajoutés. La surveillance s'est accrue. L'an dernier, 500 permis de chauffeurs ou conducteurs ont été annulés. Cette annulation de permis est, selon M. Rivard, l'une des mesures préventives les plus efficaces.

M. Rivard a déclaré que la situation, en ce qui concerne la sécurité de la route dans la province, s'est sensiblement améliorée, en ces dernières années. "Le fait, a-t-il dit, que la conférence canadienne de la prévention des accidents m'ait choisi comme son président, et le fait que cette conférence tiendra son congrès annuel à Québec, les 23, 24 et 25 avril prochains, sont sans doute un hommage rendu à la province de Québec pour le travail accompli dans la prévention des accidents".

M. Duplessis n'est pas en faveur de l'assurance-automobile obligatoire

MAR 13 1957

Mémoire de la Chambre de Commerce présenté à Québec

[par JACQUES TREPANIER]

LA PATRIE

QUEBEC, 13. — Répondant à un long mémoire qui lui fut soumis, hier après-midi, par la Chambre de commerce de la province de Québec, le premier ministre Maurice Duplessis a déclaré que le gouvernement ne peut pas se permettre aujourd'hui une politique de "bouts de cordeaux, de cataplasmes", et qu'il lui faut réaliser ses travaux dans toute la province selon un plan d'ensemble.

Il a insisté sur la nécessité pour tous, de "retourner à l'amour du travail." Il a dit que le travail devient impopulaire et que partout on demande des diminutions d'heures de travail avec le résultat que moins est accompli et que les problèmes s'accumulent.

"C'est une tendance qui ne s'améliore pas. On veut travailler de moins en moins et avoir plus de loisirs." Souvent, cette trop grande part de loisirs se traduit par de la délinquance juvénile, dit le premier ministre.

Une centaine de délégués accompagnèrent le maire Ovide Bradette, de Kenogami, président de la Chambre. La présentation du mémoire se fit dans la salle du comité des bills privés. C'est M. Marcel Robidas, directeur général de la Chambre, qui lut les principaux passages du mémoire.

La Chambre de Commerce du Québec groupe 131 Chambres locales affiliées dont le nombre total des membres est d'environ 35.000.

Le mémoire touche aux activités de douze ministères du gouvernement.

INDUSTRIE ET COMMERCE

Au chapitre de l'industrie et du commerce, la Chambre soumet qu'il serait utile de colliger un inventaire complet de toutes les ressources et de la relation de ces dernières avec l'industrialisation des industries à venir.

La Chambre recommande aussi la formation d'un bureau provincial de la statistique et l'augmentation du nombre de ses représentants à l'étranger surtout dans les centres où la province subit une forte concurrence de la part d'autres provinces.

RELATIONS FISCALES FEDERALES PROVINCIALES

Sans appuyer longuement sur le sujet, la Chambre de commerce de la province, qui a, dans le passé, donné son entier appui au gouvernement provincial dans sa lutte pour recouvrer ses droits fiscaux, réaffirme ses positions et rappelle au bon souvenir du premier ministre les mémoires présentés aux autorités provinciales et fédérales depuis 1952.

Le premier ministre a dit que le gouvernement d'Ottawa prenait \$0.77 dans un dollar d'impôt et taxes pour n'en laisser que \$0.13 aux provinces. "Ce n'est pas juste et c'est contraire à la constitution". Car ce sont les provinces qui ont la responsabilité des travaux qui favorisent leur développement industriel et pendant que nous faisons les dépenses qui profitent à Ottawa, nous n'avons encore que \$0.13.

LES MINES

Même si le mémoire ne comportait aucune recommandation relativement à l'exploitation de nos ressources minières, le premier ministre a tenu à aborder le sujet dans ses remarques. Il a dit qu'il se fait actuellement "des découvertes minières qui illuminent le ciel économique de la province et il faut que les Canadiens se décident à investir dans l'exploitation de nos ressources. Les placements canadiens en dehors du pays se chiffrent à des milliards. Il faut retourner à l'esprit pionnier de nos aïeux".

LA FORET

Le premier ministre a blâmé les administrations antérieures, "rouges et bleues", d'avoir donné des lisières de forêts à des

compagnies construisant des chemins de fer. Ces forêts aujourd'hui n'appartiennent plus à la Couronne.

Le mémoire de la Chambre déplore une exploitation malheureuse de nos forêts. "D'une façon générale, nos forêts sont surexploitées non seulement pour les besoins domestiques, mais également pour l'exportation." Le mémoire recommande une politique plus sévère de conservation, une lutte plus intense contre l'incendie; une politique plus complète d'aménagement, comportant une classification des forêts et des sols; enfin, une politique de diversification des usages de nos bois.

LE DEVOIR DES PARENTS

La Chambre de commerce félicite le premier ministre d'avoir constitué plusieurs cours de bien-être social dans les territoires juridiques de la province et suggère que les cadres de ces cours soient élargis afin d'y permettre le règlement des conflits matrimoniaux.

M. Duplessis dit qu'une cour de bien-être social ne vaudra qu'en autant qu'un effort sera fait à la source, c'est-à-dire chez les parents. "Les parents négligent leurs devoirs et c'est là une des principales sources de la délinquance juvénile".

TRAVAUX DE VOIRIE

Les revenus provenant de la taxe sur l'essence et de la vente des licences et permis de conduire ne sont pas suffisants pour défrayer toutes les dépenses de la voirie, dit M. Duplessis aux membres de la Chambre de commerce qui demandent plusieurs réalisations dans ce domaine, notamment une amélioration de la route 2

(Montréal-Québec) "devenue incapable à relier efficacement la métropole à la capitale provinciale, à cause de nombreux obstacles à la circulation moderne".

ASSURANCE-AUTOMOBILE OBLIGATOIRE

Le premier ministre n'est pas en faveur de l'assurance-automobile obligatoire car, dit-il, "c'est un mauvais principe de faire payer les bons pour les mauvais. Or, c'est la minorité qui ne fait pas bien. Allez-vous me demander de faire payer la majorité pour la minorité?"

La Chambre de commerce suggère l'adoption de lois ayant pour objet:

a) Mettre la victime d'un automobiliste insolvable et non pourvu d'assurance en aussi bonne posture qu'il le serait si l'automobiliste était assuré;

b) Encourager la conduite prudente en soulignant, par la suspension du permis de conduire et l'exercice d'autres sanctions pénales, le fait que la conduite imprudente et irresponsable entraîne des pénalités rigoureuses immédiates et automatiques.

Pas de permis d'auto sans assurance...en Ontario

OTTAWA, 2. 1957 — L'an prochain, en Ontario, aucun propriétaire d'automobile ne pourra obtenir sa plaque d'immatriculation avant d'avoir prouvé que sa voiture est assurée, a déclaré lundi à Législature ontarienne le ministre de la Voirie, M. Allan.

Est-ce que cela signifie que lorsque nous demanderons nos permis nous devrons présen-

ter un certificat de la compagnie d'assurance? a demandé le député libéral de Brant, M. Harry Nixon.

Oui: nous ne voulons courir aucun risque, a répondu le ministre.

Le ministre de la Voirie a ajouté que si l'assurance d'un automobiliste expire un ou deux jours après que celui-ci aura obtenu son permis, le permis de ce propriétaire

d'automobile sera révoqué: l'automobiliste, dit M. Allan, aura alors donné de faux renseignements et sera traité en conséquence.

Le ministre de la Voirie a annoncé ces choses au cours de la deuxième lecture d'un bill qui vise à autoriser le gouvernement à exiger cette année \$5 de plus de la part des automobilistes qui ne sont pas assurés.

DEC 6 - 1957

GAZETTE

'Fin' Repairs Expensive

Merit Rating Plan Here To Stay As Car Insurance Costs Still Rise

Automobile insurance, now the largest single class of general insurance, has become "unprecedentedly unprofitable" to companies writing it in the last two years, according to Donald B. Martin, of the Royal Liverpool Insurance Group in Canada, in an address to the Insurance Institute of Montreal yesterday.

"In 1946," he said, "Canada began to emerge from war-time restrictions, and its people turned their thoughts toward the pleasures of peacetime. That included, for many, having a new, shiny, powerful car. The number of cars on the road increased just as fast as manufacturers could produce them—much faster than the roads were improved to take them. The claims frequency—that is, the number of accidents per year in which a group of 100 cars is involved—climbed steadily.

"During the war years, the level of wages and prices in Canada had been firmly controlled. That control could not continue indefinitely in peacetime. As it was gradually relaxed, the cost of cars, spare parts and mechanics' time rose steadily, so did medical and hospital costs which the human side of an automobile accident involves, while the estimates of the value of suffering, disability and loss of life on which court awards and out-of-court settlements

were based, rose to an even greater degree."

The insurance industry, Mr. Martin stressed, has done all it can to keep insurance costs down. Handling costs have been reduced to a minimum and car drivers were given an incentive through the introduction of "the merit rating plan." This was a discount or bonus to drivers who went stated periods without having to make a claim.

Looking toward the future, Mr. Martin said that "our automobile insurance rating committees must be completely realistic in assessing the experience and fixing rates based on a proper appreciation of trends.

"They must never relax their efforts to distribute premium rates fairly across the whole automobile insurance portfolio. I think the present preferred risk rating plan—or something very similar to it—has come to stay, but that does not mean that something better could not be evolved in the future, or that the existing plan could not be modified so as to improve it in a number of respects.

"Some time soon I think we shall have to collect statistics on the cost of repairing different designs of cars. Everyone knows the recent exaggerated tail-fin and grill designs have increased repair costs. Manufacturers tell us that their customers want those exaggerated designs. Would they still want them if they knew what they meant in terms of increased insurance premiums?"

POUR OBTENIR UN PERMIS DE CONDUIRE

Québec décide : les moins de 21 ans devront porter des assurances d'au moins \$25,000.

QUEBEC, 5. — Toute personne âgée de moins de 21 ans qui voudra obtenir un permis de conduire devra faire la preuve que le véhicule qu'elle aura à sa disposition porte des assurances pour au moins \$25,000.

Cette nouvelle disposition, adoptée il y a quelque temps par le département des véhicules-moteur, a été révélée hier après-midi à l'Assemblée législative au cours de l'étude des crédits du ministère des finances.

Tous les députés, oppositionnistes et ministériels, ont semblé approuver cette décision, bien que M. Lapalme ait regretté que le gouvernement n'ait pas fait plus de publicité autour de l'affaire et qu'il ait jugé préférable de procéder par règlement plutôt que d'amender la loi.

Au cours du même débat il a été question de l'assurance-automobile obligatoire. M. Duplessis s'est prononcé catégoriquement contre. M. Lapalme ne l'a pas réclamée formellement, mais il a dit que la province, à l'instar de certains États américains et de plusieurs provinces canadiennes, devrait trouver un moyen de protéger le public contre les automobilistes insolubles qui causent des accidents. Le chef de l'opposition a parlé du mémoire de la Chambre de commerce de Montréal réclamant la suspension du permis de conduire de tout insolvable reconnu responsable d'un accident, et ce jusqu'à ce qu'il ait satisfait au jugement rendu contre lui et qu'il se soit assuré.

M. Oswald Parent, libéral de Hull, a suggéré que le Québec crée, comme en Ontario, un fonds public pour dédommager les victimes des automobilistes insolubles.

Cette discussion terminée, on a voté en quelques minutes les autres items du budget des finances, dont le total est d'environ \$8 millions. On a commenté l'étude des crédits de la voie avant d'ajourner la Chambre à 3h. cet après-midi.

Il a été question de la commission qui est chargée de réviser nos lois d'assurances. M. Lapalme a demandé si l'on n'avait pas oublié dans quelque coin du Parlement cette commission qui siège depuis 1930. M. Duplessis a répondu que le travail à faire est immense et que déjà on a profité des recommandations de la commission pour améliorer le sort de beaucoup de sociétés canadiennes-françaises d'assurances.

Permis pour mineurs

C'est M. Lapalme qui a soulevé le problème de l'émission ou du renouvellement des permis de conduire pour les mineurs. Je crois savoir, dit-il, que les personnes âgées de moins de 21 ans qui veulent se procurer un permis de conduire doivent faire la preuve qu'elles possèdent ou que leur père possède une assurance d'au moins \$25,000 sur le véhicule que conduiront les mineurs. Pourtant, dit le chef de l'opposition, le père signe une formule en vertu de laquelle il se rend responsable des accidents dont son fils ou sa fille pourrait être victime.

M. Duplessis: Supposons le cas d'un père de famille propriétaire d'une automobile et qui veut obtenir un permis pour son enfant âgé de moins de 21 ans. En vertu de la loi, ce mineur est un incapable, c'est-à-dire qu'il ne peut pas être poursuivi pour les accidents dont il serait victime. Nous avons donc décidé que s'il veut

un permis pour son fils, l'automobile devra porter une assurance de \$25,000 au moins.

M. Lapalme: Il y a actuellement beaucoup de mineurs qui possèdent depuis un an ou plus leur permis de conduire. Ils ont reçu, comme les autres automobilistes, la formule du gouvernement qui permet de renouveler les permis par la poste. Que fera-t-on dans le cas de ces mineurs?

M. Duplessis: Ils n'obtiendront pas leur permis à moins de faire la preuve que l'automobile ou le véhicule est assuré.

M. Lapalme: Je trouve curieux que le département ait adopté ce règlement et que personne n'en ait été avisé.

M. Dionne (I. Rimouski): Si le mineur, après avoir obtenu un permis pour l'automobile de son père, s'achète ensuite une automobile, cette dernière pourrait ne pas être assurée.

M. Duplessis: Pour être détenteur d'un permis de conduire il faut avoir 17 ans et pour être propriétaire d'une automobile il faut avoir 21 ans.

M. Turpin (I. Rouyn-Noranda) — Si le jeune homme veut avoir son permis pour conduire des véhicules commerciaux, camions ou autres, dont il n'est pas propriétaire, que fera-t-il?

M. Duplessis — Il devra alors être détenteur d'une assurance de conducteur.

M. Lapalme — Une disposition aussi importante ne devrait pas faire l'objet d'un règlement, mais être incorporée à la loi.

Assurance obligatoire

M. Duplessis a profité de ce débat pour renouveler son opposition à l'assurance obligatoire.

M. Parent (I. Hull) — Nous devrions faire comme en Ontario et créer un fonds public pour dédommager les victimes d'accidents d'automobiles qui obtiennent des jugements contre des insolubles. Après jugement le fonds paie, mais la personne condamnée perd son permis de conduire jusqu'à ce qu'elle ait remboursé le fonds et produit une assurance automobile pour l'avenir.

M. Duplessis — Ce fonds ontarien est insuffisant et il prête à des critiques légitimes. Pourquoi les automobilistes qui n'ont pas d'accidents seraient-ils obligés de payer pour les autres?

Qui nous dit qu'il n'y a pas parfois collusion entre certaines personnes pour obliger le fonds à payer? Qui protège le fonds contre la possibilité du rappel d'un jugement, quand, par exemple, on trouve de nouveaux témoins importants après jugement rendu?

M. Lapalme — On a proposé bien des formules pour protéger les automobilistes contre les insolubles. Le premier ministre a reçu récemment un mémoire de la Chambre de commerce de Montréal demandant que le permis des insolubles soit suspendu jusqu'à ce qu'ils aient payé les dommages et les frais et qu'ils se soient assurés pour un minimum de \$5,000 pour dommages à une personne, de \$10,000 pour dommage à plus d'une personne et de \$1,000 pour dommage à la propriété. Avec le règlement passé par notre province au sujet des mineurs nous avons partiellement l'assurance obligatoire. On devrait essayer de tirer ce qu'il y a de mieux des lois américaines et canadiennes pour protéger les victimes des accidents contre les insolubles.

M. Duplessis — L'assurance obligatoire a tendance à augmenter le nombre des accidents, car les automobilistes, se sentant protégés, sont portés à être moins prudents. Quant à suspendre le permis des personnes insolubles, on ne doit pas oublier qu'on a aboli dans le Québec, il y a quelques années, une loi rétrograde en vertu de laquelle on pouvait emprisonner un débiteur pour dettes. Si on prive un conducteur d'automobile de plaiance de son permis, passe encore, mais si on en prive un homme qui gagne sa vie avec son véhicule, on le ruine. N'oublions pas que nous exerçons une surveillance de plus en plus active. La preuve, c'est que le nombre des permis suspendus par la cour pour diverses infractions augmente : 1953, 3663; 1954, 3756; 1955, 4446; 1956, 4625, et 1957 (partiellement) 4623.

M. Lapalme — Les juges sont là pour apprécier les faits. Est-ce que nous ne pourrions pas protéger les familles qui ont été ruinées par un vulgaire chauffard? Si l'on se contente d'envoyer le chauffard en prison, il n'y a pas de compensation pour les victimes. C'est pour cela que dans toutes les provinces on a cherché des formules pour protéger le public.

MTL-MATIN
FEB 5 - 1958

Assurance-automobile obligatoire pour les mineurs de la province

Québec, 4 (DNC) — Pendant l'étude du budget du bureau du revenu provincial, qui relève du ministère des Finances, le premier ministre a fait des révélations importantes cet après-midi.

L'hon. Maurice Duplessis a informé la Chambre que l'assurance-automobile est désormais obligatoire pour les mineurs dans la province de Québec. Il s'agit d'une nouvelle réglementation dont le but est de protéger les victimes d'accidents causés par des mineurs.

Il ne suffit plus, a expliqué le premier ministre, qu'une personne de moins de 21 ans, qui veut obtenir un permis de conduire, produise un consentement écrit du père ou du tuteur. Il faut, en outre, une déclaration stipulant que le véhicule est assuré par telle ou telle compagnie. Le service des véhicules-moteurs n'émet le permis qu'après avoir vérifié auprès de la compagnie la véracité de la déclaration.

En réponse aux questions que posait à ce sujet le chef de l'Opposition, M. Duplessis a déclaré que cette réglementation est devenue nécessaire à la suite d'accidents causés par des mineurs.

"On sait qu'en vertu de notre code civil, a observé M. Duplessis, le mineur est un incapable; on ne peut le poursuivre directement, la victime peut exercer un recours contre le père qui a donné son consentement à l'obtention du permis. Mais l'expérience a révélé que ce recours est souvent illusoire. Pour mieux protéger le public, on exige maintenant que le véhicule soit assuré."

En réponse à M. Oswald Parent (lib.-Hull), qui préconisait une loi de responsabilité financière, le premier ministre a dit:

Un cas spécial

"Les mineurs constituent un cas

spécial, à cause de leur incapacité juridique. D'une façon générale, je suis opposé, quant à moi, à l'assurance obligatoire. Là où elle a été appliquée, elle n'a pas donné les résultats attendus. C'est ainsi que dans les Etats américains où elle est en vigueur, comme le Massachusetts, par exemple, il y a plus d'accidents qu'auparavant. De plus, avec l'assurance obligatoire, il faudrait que nous ayions le pouvoir de limiter les primes. Autrement, les compagnies pourraient exiger n'importe quel taux, ce qui n'est pas juste. Et nous n'avons pas ce pouvoir."

En réponse à d'autres observations du député de Hull, le premier ministre exprime l'opinion que le fonds spécial établi en Ontario, pour pourvoir à l'exécution de jugements dans les cas où les chauffeurs sont incapables de payer, prête à beaucoup de critiques. Il ne trouve pas juste que l'on fasse payer à tous les automobilistes, même ceux qui n'ont jamais eu d'accident, pour constituer un fonds."

Le chef de l'Opposition remarque qu'il ne préconise pas l'assurance obligatoire comme le remède le plus efficace. Mais, à son avis, il faudrait en venir à une formule qui remédierait à la situation que causent ceux qui causent des accidents et sont dans l'incapacité de payer.

Fin des abus

A ce propos, le premier ministre répond que le service provincial des véhicules-moteur a fait tout ce qui lui est possible pour faire observer les lois et mettre fin aux abus. Le nombre des permis suspendus a été de 3,663 en 1953, 3,755 en 1954, 4,448 en 1955, 4,625 en 1956 et 4,623 jusqu'au 31 décembre 1957.

En réponse à une question de M. Paul Earl (libéral-N.D.G.), le premier ministre déclare que la pro-

vince continue d'exiger deux plaques d'enregistrement pour chaque véhicule. Il s'agit là, dit-il, d'un système qui facilite beaucoup les recherches policières.

Pour l'émission des permis de conduire, il y a treize bureaux d'examen dans la province, dont deux à Montréal, avec un personnel de 59 personnes. Ce système d'examen, souligne M. Duplessis, a rendu de grands services en contribuant à assurer davantage la sécurité de la route.

'60% des voitures roulant sur nos routes ne sont pas assurées

Le Québec au dernier rang

Par Claude La VERGNE

L'assurance-automobile obligatoire constitue une question d'actualité qui l'est davantage à la lumière de l'examen comparatif des taux au Québec et dans les autres provinces du pays et des garanties de solvabilité offertes chez nous aux accidentés.

Il est démontré par les statistiques que Québec se trouve à la queue de la Confédération dans ce domaine autant par les taux d'assurance que par le nombre des assurés.

Par comparaison avec l'Ontario, les automobilistes de la province de Québec doivent payer jusqu'à 50% de plus pour s'assurer et seulement 40% des propriétaires de voitures sont assurés dans notre province par comparaison avec la totalité en Ontario.

L'absence d'une législation dans ce domaine dans notre province, selon certains courtiers d'assurances, entraîne des tas de problèmes auxquels ne fait face que le Québec.

INQUIETUDE

Les statistiques démontrent que 60% des voitures roulant sur nos routes ne sont pas assurées, ce qui cause, et à juste titre, une inquiétude grave chez plusieurs usagers de la route.

Il est prouvé que dans une proportion de 50%, les automobilistes non assurés sont par surcroît insolubles, ce qui fait de cette catégorie de gens au volant des ennemis de la société en cas d'accident.

Non assurés et non solvables, une partie de nos gens derrière le volant n'offrent donc aucune protection à une victime éventuelle d'accident.

Les assureurs comme les Tribunaux de justice sont souvent les témoins impuissants de drames découlant de l'inconséquence de gens non solvables et de l'inertie des autorités compétentes dans ce domaine.

DEBOURSES

Lorsqu'une personne subit des dommages matériels ou physiques par suite d'un tel accident, dont le responsable n'est pas solvable, elle se voit, en plus d'avoir été accidentée, dans l'obligation de faire les déboursés pour réparer les dommages qui lui ont été causés hors de son contrôle et de sa responsabilité.

Devant une telle situation, les courtiers sont d'avis que l'assurance-automobile devrait être rendue obligatoire dans le Québec comme en Ontario et dans plusieurs autres provinces, pour la protection de la société.

Les adversaires les plus achar-

nés de l'assurance-obligatoire prétendent qu'une législation à cet effet interviendrait dans les libertés individuelles.

Dans maints domaines, les autorités gouvernementales n'ont pas craint de passer des législations, même si elles intervenaient quelquefois, dans une certaine mesure, dans les libertés individuelles lorsqu'il s'agissait de cas d'intérêt public.

Comme dans le cas des réglementations de la vitesse, des arrêts aux feux de circulation et autres, une législation sur l'assurance-obligatoire serait également pour la protection du public, même si elle intervenait légèrement dans la liberté.

Une telle législation ferait d'une pierre deux coups, puisqu'elle assurerait la solvabilité de tous les usagers de la route, en plus d'assurer une réduction de taux pour les automobilistes déjà assurés.

La loi forcerait de plus les compagnies à assurer même les "mauvais risques", comme on décrit les assurés ayant eu trois accidents dans la même année, qui sont inévitablement placés sur la liste noire des assureurs, ceux-ci refusant de leur émettre une police ou, s'ils le font, y incluant des clauses spéciales à des taux spéciaux.

EN ONTARIO

La chose s'est faite en Ontario où, depuis 1957, le système est en vigueur. De plus, dans cette province, chaque détenteur d'un permis de conduire doit verser un dollar dans un fonds commun sous administration gouvernementale, destiné à aider à solder les réclamations dépassant la solvabilité d'un responsable d'accident à l'occasion d'une réclamation exceptionnellement élevée.

Dans toutes les autres provinces du pays, on a soit l'assurance-automobile obligatoire, soit une forme de garantie de solvabilité correspondante. Plusieurs provinces, ne voulant pas imposer l'achat d'une assurance aux automobilistes, exigent cependant d'eux, avant l'émission d'un permis de conduire, une garantie de solvabilité dont les montants varient avec les provinces. Dans ces cas, toute personne victime de dommages par suite d'un accident a toujours la garantie d'être soldée.

Dans ce domaine de la solvabilité des automobilistes, Québec se classe au dernier rang de la Confédération canadienne, et ce au détriment de la société en général.

Si rien n'a été fait par le passé dans ce domaine pourtant si important de la sécurité publique, Québec a tout à faire et le plus tôt sera certes le mieux.

LA PATRIE

FEB 22 1959

Taux d'assurance réduits pour les automobilistes qui ne se servent pas de leurs autos!

L'Association canadienne des assureurs a annoncé hier une mesure qui aura pour effet de faire payer des taux d'assurance moins élevés aux chauffeurs qui ont le moins de chances de subir des accidents.

L'Association qui représente un groupe de compagnies d'assurances canadiennes, dit que ces dernières créeront, le 1er septembre, une nouvelle catégorie de taux d'assurances — la catégorie 1A select.

Les automobilistes classés dans cette catégorie paieront 20 pour 100 moins cher que les autres. Cette réduction s'ajoutera aux avantages de prix, allant jusqu'à 35 pour 100 par rapport aux taux ordinaires, que l'on accorde aux chauffeurs qui n'ont pas eu d'accident depuis trois ans.

Les chauffeurs admis dans la catégorie select seront ceux:

1. qui n'ont pas eu d'accident depuis cinq ans;
2. qui ne parcourent pas plus de 10,000 milles par an;
3. qui n'utilisent pas leur automobile par affaire, ou pour se rendre à leur travail;

4. qui n'ont pas de chauffeur mâle de moins de 25 ans dans leur famille; et pas plus de deux chauffeurs pour leur véhicule.

Les automobilistes qui satisfont à toutes ces conditions bénéficieront des nouveaux taux d'assurances à partir du 1er septembre.

LE DEVOIR

JUL 23 1959

Assurance
automobile

L'assurance-automobile

Québec adopterait une loi de responsabilité financière

par Laurent LAUZIER

Les autorités provinciales étudieront, dès la présente session, la possibilité d'adopter une loi de responsabilité financière dans la province afin d'assurer la sécurité de la route.

C'est le premier ministre lui-même, M. Jean Lesage, qui a fait part de ce projet à une délégation de la Chambre de commerce du district de Montréal qui était venu le rencontrer dans la métropole pour lui présenter un mémoire sur cette importante question.

M. Lesage a expliqué que la mise en vigueur d'une telle loi n'allait pas sans difficulté parce que les milieux ruraux ne semblent pas prêts à en admettre

la nécessité mais il a toutefois précisé qu'on ne pouvait persister plus longtemps dans la situation actuelle. Il a demandé à la direction de la Chambre de diffuser le plus largement possible les principales conclusions de son mémoire afin de préparer le public à l'adoption de cette nouvelle loi.

Solvabilité des conducteurs

La Chambre de commerce affirme dans son mémoire qu'elle serait favorable à une loi de responsabilité financière correspondant dans l'ensemble à la "Financial Responsibility Law" adoptée par l'Ontario et par plusieurs autres provinces canadiennes. Elle suggère que la garantie minima prévue par la loi soit d'au moins \$10,000 pour une personne blessée, de \$20,000 pour plusieurs personnes et de \$5,000 pour les dommages matériels.

La Chambre considère cependant qu'il s'agit d'un strict minimum, compte tenu de l'importance des jugements rendus

par les tribunaux; elle serait d'avis que ces sommes devraient être portées à \$50,000 en tout et même à \$100,000 afin de mettre l'usager de la route vraiment à l'abri des dommages causés aux tiers.

Caisse de remboursement

La direction de la Chambre considère qu'une telle loi n'est cependant pas suffisante pour assurer en toutes occasions la sécurité de la route. Au fait, cette loi ne s'applique que dans certaines conditions comme par exemple le premier accident, la première infraction grave. Pour la compléter, selon la Chambre, il faut aussi établir une caisse de remboursement des jugements non-exécutés. Toute victime d'un accident d'automobile dont les dommages n'ont pas été payés pourrait s'adresser au directeur de cette caisse et obtenir un remboursement. Celle-ci, par contre, suspendrait le permis de l'auteur de l'accident tant que ce dernier n'aurait pas remboursé la caisse du montant versé. Le montant minimum garanti par la caisse serait de \$25,000. La Chambre recommande cependant que la caisse ne rembourse pas l'excédent de \$250 pour les dommages matériels afin d'éviter un déficit trop élevé.

Quant aux fonds requis pour alimenter cette caisse, ils proviendraient d'une cotisation de \$1.00 ou de \$2.00 exigée de chaque conducteur qui demande un permis dans la province de Québec. Cette cotisation pourrait être portée à \$5.00 et même à \$10 pour les conducteurs non assurés. Les déficits de caisse seraient comblés par les assureurs-automobile faisant affaires dans la province au prorata de leurs revenu-primés.

La Chambre suggère enfin dans son mémoire que la répar-

tation des mauvais risques soit aussi effectuée entre les assureurs au prorata des primes souscrites par chacun d'eux. Cette pratique a donné de bons résultats ailleurs au Canada et aux Etats-Unis.

Conditions de succès

La direction de la Chambre reste d'avis que les mesures proposées ne donneront véritablement de résultats que si la nouvelle législation est appliquée avec sévérité.

Il est nécessaire reconnaître, que le gouvernement et les tribunaux de juridiction pénale soient aussi sévères que possible dans l'exécution des mesures prises. Il est également nécessaire que le gouvernement contrôle plus efficacement l'émission des permis et qu'il soit en mesure, par l'établissement d'un système de vérification mécanique, de vérifier périodiquement l'état des voitures qui circulent sur nos routes. Comme stimulant pour les conducteurs, la Chambre suggère l'établissement d'un système de points dont le nombre décroissant aurait pour effet de rendre l'automobiliste plus prudent.

Le mémoire de la Chambre a été présenté au premier ministre par M. Gérard Parizeau, président du comité des assurances de la Chambre.

LA PRESSE

18 JAN 1961

Archives de la Ville de Montréal

Assurance
Automobile

Dans la région métropolitaine

Les accidents diminueront de 20 pour cent d'ici trois ans

-- M. E. H. E. Piper

"S'ils veulent éviter la ruine, la plupart des automobilistes font mieux de souscrire dès maintenant une assurance-responsabilité suffisante. Car, à partir du 1er octobre 1961, tout chauffeur responsable d'un accident devra en assumer les frais."

C'est en ces termes que s'exprimait hier M. E.H.S. Piper, président du nouveau Fonds d'indemnisation des victimes des accidents d'automobile du Québec et gérant général de la All Canada Insurance Federation.

S'adressant aux membres du club Kiwanis-St-Georges réunis à l'hôtel Reine Elisabeth, M. Piper définit dans un discours bref et précis la nouvelle législation du Québec relative à la circulation sur les grandes routes.

"Le gouvernement, dit-il, veut débarrasser le Québec des incompetents au volant, et pour ce, il a pris les mesures néces-

saies, mesures que les agents de la circulation seront tenus d'exécuter avec la plus grande diligence."

Se fondant sur le principe qu'à la source d'un accident, il y a presque toujours violation de la loi, le gouvernement a établi un système de points qui seront portés au dossier du chauffeur chaque fois qu'il enfreindra un règlement. Lorsque ce dernier aura obtenu un nombre déterminé de mauvaises notes, son permis de conduire lui sera retiré. Il sera contraint de repasser ses examens s'il veut le réobtenir. Et encore lui sera-t-il accordé qu'à la condition qu'il respecte la loi. S'il est de nouveau pris en faute, on le lui retirera définitivement.

D'autre part, tout accident sera désormais l'objet d'une minutieuse enquête. Le chauffeur responsable devra en assumer les frais. S'il ne peut le faire, faute d'une assurance ou de ressources personnelles, on lui retirera son permis de conduire. Il ne le ré-obtiendra qu'au moment où il aura remboursé le Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile qui, lui, se charge d'indemniser les victimes jusqu'à concurrence de \$10,000 pour blessures à une seule personne, de \$20,000 pour blessures à plus d'une personne dans le même accident et de \$5,000 pour les dommages matériels en excédent de \$250.

En d'autres termes, le chauffeur non couvert par l'assurance risque de s'endetter pour la vie.

Le chauffeur impliqué dans un accident dont il n'est pas responsable devra également payer les dommages d'un accident si jamais il en était la cause. Autrement, son permis lui sera retiré.

De plus, tout propriétaire d'une auto sera responsable des dommages causés par sa voiture, qu'il soit ou non au volant lors de l'accident.

Avec ce système, conclut M. Piper, je prédis que le nombre des accidents dans la région métropolitaine diminuera de 20% au cours des trois prochaines années.

New Law Should Cut Auto Insurance

Rates By 1963, Says Fund Chief

By TIM LUCAS

Quebec's new legislation requiring drivers to be financially responsible for accidents may result in a reduction of insurance rates for good drivers as early as 1963.

E. H. Piper, QC, general manager of the All-Canada Insurance Federation and president of the Quebec Highway Victims Indemnity Fund, said yesterday that anyone who wanted to drive a car in Quebec without fear of financial ruin and loss of driving privileges, had better act soon if they cannot already prove financial responsibility.

The new legislation, which comes into effect Oct. 1, will reduce accidents, injury and death and get the sub-standard driver off the road, Mr. Piper said. A decrease in accident claims is bound to result in lower insurance premiums for good drivers in Quebec, cur-

rently paying the highest rates in Canada, he added.

He saw a 20 per cent reduction in the province's accident rate within three years.

Mr. Piper sketched the facts



"Improvement to be made"

behind the new legislation, enacted in May of this year, at the Kiwanis Club of St. George at the Queen Elizabeth Hotel.

Of every 100 insured drivers in Ontario, 8½ have accidents involving loss or damage to others, he said. In Quebec, the

figure is 50 per cent higher.

"In Toronto, 11 out of every 100 drivers have an accident," Mr. Piper said. "In Montreal, 16 of us manage to get involved."

He said that in all cases the cost of the accident is substantially less where the accident rate is lower. It was this fact which led to the prediction that insurance rates would be decreased after the new legislation came into effect.

Under the new laws, the owner of a car is responsible for any bodily injury or property damage caused by his car — even if someone else is driving it; the driving licensees of the owner and driver and the registration permits of all cars they may own shall be suspended unless they can show ability to pay damages.

The specified limits are \$10,000 for bodily injury or death to one person, \$20,000 to all persons in one accident, and

\$5,000, in excess of the first \$250, for damage to property.

"The big feature — and one not appreciated by many people — is that evidence of financial responsibility will be demanded



"No longer be tolerated"

from all parties involved in an accident as soon as possible," Mr. Piper said, "not after a court, a year or two later, renders a judgement and decides who is to blame"

The fund president said the largest group exposed to the penalties of the new law are

those who do not have \$25,000 available for deposit and who do not have insurance protection against their liabilities to others.

Mr. Piper described the



"Innocent victims"

fund's "assigned risk plan" as a further protection for the innocent victims of highway accidents. Under this section of the act, drivers who cannot get insurance through normal channels will be allocated to an insurance company on a prescribed basis.

"The insurance companies must take the applicant whether they like him or not," he said. "The law is open to all except those whose record of convictions is atrocious."

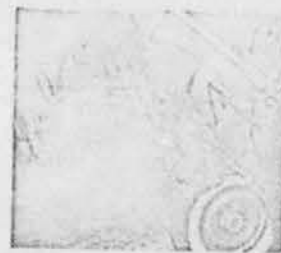
Mr. Piper said that in some North American jurisdictions, there are prosecutions against 85 drivers in every 100 accidents. "In Quebec, the level is closer to 15 . . . but a big improvement is about to be made."

The "big improvement" involves introduction of a demerit point system in conjunction with the insurance legislation.

Under this system — already in force in Ontario and some other provinces — every violation of the law is marked against the driver's record. When the number of points reaches the prescribed total, the driver is required to take a complete examination. If he fails, he loses his licence.

In Ontario, an impaired driving conviction, for example, carries 12 demerit points and an automatic three-month suspension of driving licence.

"This system . . . should re-



"A short time left"

duce our accident frequency by three points within three years by removing some incompetent drivers from our highways and by forcing others to smarten up under pain of suspension," Mr. Piper told the Kiwanians.

"It has worked elsewhere — it should work here and I am confident it will work in Quebec," he added.

"Quebec is going ahead — much faster than many people realize," he said. "One of the top priorities has been assigned to the reduction of death, injury and destruction on the streets and highways."

"The driver considered sub-standard by the Government under the new laws is the driver who won't obey the laws or who is unable to prove he can meet the social obligation to protect his fellows against loss or damage caused by negligent use of his automobile."

Mr. Piper warned all Quebec drivers they had only a short time left to secure evidence of financial responsibility — by cash, bonds, ordinary insurance or the assigned risk plan.

"Here in Quebec, the days of the sub-standard driver whether for violation of the law or inability to meet his debts, are numbered," he said. "He will no longer be tolerated."

DERNIER AVIS

AUX

AUTOMOBILISTES



Assurance
Auto

A partir de dimanche, le 1er octobre, chaque jour, plusieurs automobilistes se feront enlever leur permis de conduire et les plaques d'enregistrement de leur voiture.

Ils n'auront plus le droit de conduire faute de s'être prémunis contre le risque d'être impliqués dans un accident d'automobile.

NE SOYEZ PAS DE CE NOMBRE!

La LOI DE L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILE décrète que si vous êtes impliqué dans un accident - - même si vous n'êtes pas en faute - - vous devez sur le champ, exhiber la preuve de votre solvabilité, sinon vous perdez votre permis.

Cette preuve peut être soit un certificat démontrant que vous avez déposé \$25,000 au Bureau des Véhicules Automobiles, soit un certificat d'une compagnie d'assurance attestant l'existence d'une assurance-responsabilité.

Évitez les conséquences de la nouvelle LOI. Procurez-vous l'un de ces certificats avant dimanche, 1er octobre.

Pour renseignements additionnels, adressez-vous au Bureau des Véhicules Automobiles, à votre agent d'assurance, ou au Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, Case postale 9, Station "H", Montréal.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

GÉRARD COURNOYER, C.R.
MINISTRE

JACQUES VERREAULT,
SOUS-MINISTRE

ROLAND BARIBEAU,
DIRECTEUR
BUREAU DES VÉHICULES AUTOMOBILES

LE DEVOIR, MONTREAL, LUNDI, 25 SEPTEMBRE 1961

*Assurance
+
Cauter*

Attention, automobilistes !

Depuis minuit, dimanche, tout automobiliste du Québec, impliqué dans un accident, doit faire la preuve de sa solvabilité, faute de quoi il perd ses permis et ses plaques d'enregistrement.

La Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile qui est entrée en vigueur, hier, précise que cette preuve doit être fournie, que le conducteur ait tort ou non. Si un conducteur ne peut fournir cette preuve, la police adresse un rapport au directeur du Bureau des véhicules automobiles, qui suspend le permis de conduire et enlève les plaques de tous les véhicules qu'il possède.

Les documents qui peuvent être exhibés comme preuve de solvabilité sont soit un certificat d'assurance-responsabilité émis par une compagnie d'assurance, soit un certificat indiquant que le conducteur a fait un dépôt de \$25,000. auprès du Bureau des véhicules automobiles.

Le fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile prévoit que lorsque la victime innocente d'un accident d'automobile ne peut se faire payer les dommages par le conducteur responsable, elle peut se faire dédommager par le fonds. Le conducteur reste privé de ses droits de conduire jusqu'à ce qu'il ait remboursé le fonds des sommes payées à la victime.

Couronne
auto

Les camions de la ville sont solvables

MONTREAL — La preuve de solvabilité des véhicules appartenant à Montréal ne sera pas difficile à établir, a déclaré hier M. Lucien Saunier. Le président du comité exécutif a expliqué que la ville possède un fonds spécial de dépenses contingents équivalent à 1½ pour cent de son budget annuel. Ce fonds sert principalement au paiement des réclamations en dommages dont la municipalité peut être tenue responsable.

*Assurance
auto*

On a des sous

La ville de Montréal demandera au surintendant des assurances de la province un certificat attestant qu'elle possède suffisamment d'argent dans son fonds des dépenses contingentes pour payer les réclamations et jugements rendus contre la Cité pour des accidents à ses véhicules.

La nouvelle loi d'assurance-indemnisation en vigueur depuis le 1er octobre prévoit que le chauffeur d'un véhicule doit pouvoir produire une preuve de solvabilité.

Une copie photostat du certificat émis par le surintendant des assurances sera ensuite déposée dans le coffret de chacune des voitures de la Cité.

Assurance
autos

Les primes d'assurance-auto baisseraient l'an prochain

QUEBEC. (J.M.) — M. Jean Lesage, chef du gouvernement a laissé entendre que, d'après certains assureurs et notamment M. H.T. Piper, les primes d'assurance, payées par les automobilistes, baisseront probablement l'an prochain.

Ce serait dû à la proportion de plus en plus grande de conducteurs et de propriétaires de véhicules à moteur, qui s'assurent à la suite de l'application de la "loi pour indemniser les victimes d'accidents de la route."

En 1960, on évaluait à 50 pour 100 le nombre des automobilistes porteurs d'une police d'assurance; d'après les statistiques d'octobre dernier, la proportion serait maintenant de 75 pour 100 au moins.

d'automobiles au sujet desquelles l'on n'a pas de renseignements suffisants, soit parce que le rapport n'est pas complet, soit parce que le conducteur s'est enfui et n'a pas encore été identifié..." explique M. Lesage.

En effet, au cours du mois, à l'occasion des 8,762 accidents dans lesquels ont été impliqués 14,976 véhicules, on a constaté ce qui suit :

"Une preuve de solvabilité a été donnée sur le champ par 11,787 automobiles; et 368 conducteurs ou propriétaires ont fourni cette preuve au directeur du service des véhicules automobiles après l'accident. Dans presque tous les cas, la preuve de solvabilité est faite par la production d'un certificat d'assurance-responsabilité. Il y avait donc au moins 75 pour 100 de véhicules assurés, alors que nous estimons qu'il n'y en avait qu'environ 50 pour 100 l'an dernier. Les chiffres réels sont certainement plus considérables; car les rapports d'accidents ne révèlent l'absence d'assurance que pour 2,049 véhicules, soit un peu moins de 13 pour 100. Le reste est formé

Assurance
autos

Premier's Forecast

Car Insurance Rate May Drop Next Year

The Star's Quebec Bureau

QUEBEC, Dec. 2 — Premier Lesage said yesterday that automobile insurance rates may come down next year.

He cited the increase in the number of autos, the increase in the number of drivers carrying accident insurance and a reduction in the number of accidents as factors that should result in lower premiums.

The premier claimed Quebec's accident victim indemnification law was one of the reasons for fewer accidents. It also meant that more drivers are insured.

He estimated that the number of drivers carrying insurance rose from 50 per cent to 75 as a result of the new law.

He said during October 15, 976 vehicles were involved in accidents in which damages amount to more than \$100 or in which persons sustained injuries.

Of the total, drivers of 2,649 of the vehicles involved had no insurance or less than 13 per cent of the total, he noted.

Mr. Lesage said that while the number of accidents during October was at the same level for the same period last year the ratio was lower in 1961 because there was an increase of 100,000 vehicles on Quebec roads.

Quebec has 1,266,000 vehicles which works out to one per four persons.

Jump A Mystery

He said the normal rate of increase in drivers is between 60,000 and 70,000 a year but he could find no obvious reason why the jump this year was to an additional 100,000 new drivers.

The Premier said there were 761 cases of hit-and-run accidents which is nine per cent of the total. He said this meant "there are still too many irresponsible people behind the wheel."

Roland Baribeau, head of Quebec's motor-vehicle service, said 2,212 driving permits were suspended as a result of the new accident indemnification law.

Earlier yesterday Mr. Lesage told a delegation from the Union of County Councils of the Province of Quebec that unemployment benefits are costing Quebec \$6,000,000 a month.

It was apparent, he said, that some unemployed persons were drawing more income than people who work which was a "dangerous situation." The government hoped to put an end to it, he added.

He told the group that hospital insurance will cost the treasury \$125,000,000 next year.

The Premier rejected a demand by the delegation that the province share the cost of installation of waterworks and sewers in municipalities on a 50-50 basis as financially impossible.

He said it would cost the province \$500,000,000 a year—almost the entire Quebec budget.

He said the government intended to increase the extent of winter maintenance of roads which this year will cost the government \$17,000,000.

Assurance
Autos

Federation Reports

No Rate Reduction For Car Insurance Forecast for 1962

Automobile insurance is going to cost about the same in 1962 as in 1961.

This was reported by the All Canada Insurance Federation today, following a national survey of insurance companies. The federation's headquarters are in Toronto.

Province of Quebec motorists had hoped to benefit from the rate reduction predicted by Premier Lesage as a result of the newly passed accident-victim indemnity law.

However, the insurance rates are based on figures for the year starting June 30. The Highway Victims' Indemnity Fund was passed after this date and premium benefits from it would only come in 1963.

"Canadian motorists will pay about the same for their automobile insurance in 1962 as they did in 1961," the insurance federation said.

"Third party liability insurance premiums may increase by a varying degree in some centres, while other localities will enjoy the benefits of good experience, with small decreases allowed from the rate levels of last year."

In any area the individual motorist may find a fluctuation in his premium due to accident record, the survey disclosed. A recent claim will increase premiums due to the loss of no-accident discounts, while accident-free years will in many cases increase the applicable discount.

"As usual, the driving experience of young men under 25 years of age continues to be very poor," the federation quoted insurance officials, "and they will continue to pay higher premiums than those applicable on cars not having young male drivers."

On the other hand, it was noted, the insured who does not drive to work, whose car is driven by not more than two persons (both over 25 years of age) continues to have "excellent experience and to enjoy the lowest rates."

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

Accidents
Auto

Car Insurance

Rates About Same In '62

Canadian motorists will pay about the same for automobile insurance in 1962 as they did in 1961, the All Canada Insurance Federation reports following a national survey of insurance companies.

A possible reduction in rates forecast by Premier Lesage last week because of the province's new accident victim indemnification law will not take effect until 1963.

Automobile insurance rates are based on annual figures compiled from June 30-June 30. The law did not come into

effect until after this date and would not be reflected in the new rate tables.

The survey reported that third party liability insurance may increase by a varying degree in some centres while other localities will enjoy the benefits of good experience where small decreases will be allowed from the rate levels of last year.

In any given area individual motorists may find fluctuations in their premium due to accident record. A recent claim will increase premiums due to loss of "no-accident" discounts while accident-free

years in many cases will increase the discount applicable.

As usual, the driving experience of young men under 25 years of age continues to be poor, insurance officials said, and they will continue to pay higher premiums than those applicable to non-driving young male drivers. On the other hand, those insureds who do not drive to work, whose car is driven by not more than two persons, both over 25 years of age, continue to have excellent experience and continue to enjoy the lowest rates.

Même taux

Assurance automobile

Les automobilistes canadiens paieront à peu près les mêmes taux d'assurance-automobile en 1962 qu'en 1961, souligne-t-on dans un rapport de la Fédération des compagnies d'assurance du Canada.

La réduction éventuelle prévue la semaine dernière par le premier ministre Lesage, à cause de la nouvelle loi d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation, ne sera pas en vigueur avant 1963.

Les taux d'assurance-automobile sont basés sur des statistiques annuelles compilées du 30 juin d'une année au 30 juin de l'année suivante. Comme la loi n'a pas été appliquée avant cette date, ses effets n'apparaîtront pas dans les nouvelles tables de taux.

Insurance
auto -

Motorists' Insurance Rates Cut

Car insurance rates for careful Quebec drivers were reduced by five per cent on April 1.

The general rate reductions were put into effect by member companies of the Canadian Underwriters' Association and Independent Insurance Conferences, which represent a majority of car insurance firms in the province.

The rate reductions, in general, will affect motorists who drive only for pleasure or not more than 10 miles, one way, to work. Certain preferred-risk motorists who drive more than 10 miles to work will also benefit.

The new rates apply to bodily injury, property damage and collision rates and will be written on all new policies and policy renewals.

The Underwriters' Association also announced that a hit-and-run accident reported to police within 24 hours and damage to an insured vehicle while it is legally parked will no longer be considered accidents liable to cause rate hikes.

The five per cent reduction will apply to preferred-risk male drivers over the age of 25 and all women drivers in the preferred category.

Extrait
du journal

Les automobilistes paieront moins cher d'assurance bientôt

QUEBEC. — Les automobilistes du Québec vont commencer très bientôt à payer leurs assurances moins cher. "C'était là un des buts généraux du bill 48 et je n'entretiens aucun doute quant à sa réalisation prochaine" a déclaré hier M. Gérard Cournoyer, ministre provincial des Transports, au banquet de clôture du congrès de "Prudentia".

Au dire du ministre, 85 pour cent des automobilistes accidentés sont maintenant assurés, comparativement à environ 45 pour cent il y a un an. Il a ajouté que le nombre des cas traités par le fonds d'indemnisation et les sommes payées jusqu'ici "ne peuvent que nous confirmer dans cette opinion".

Code de la route

M. Cournoyer a également expliqué comment certaines clauses du bill 27, présenté la semaine dernière, avaient pour but de répondre aux suggestions faites à son ministère par "Prudentia".

Avec l'acceptation du bill, les permis de conduire deviendront renouvelables tous les deux ans seulement, et les plaques d'immatriculation seront dorénavant personnelles, le propriétaire d'une automobile les gardant pour lui s'il change de véhicule au cours de l'année.

Le nouveau bill obligera les jeunes de 16 et 17 ans à suivre des cours de conduite avant d'obtenir leur permis de conduire.

Quant aux ceintures de sûreté dans les automobiles, M. Cournoyer croit que la question est actuellement trop controversée pour qu'une loi soit édictée sans porter atteinte à la liberté individuelle. Mais "comme la meilleure prédication vient de l'exemple, je vais m'empresser de demander à mes subalternes de faire installer dans le plus bref délai possible, des ceintures de sûreté dans tous les véhicules appartenant au ministère des Transports et Communications".

Nouvelle formule simplifiée de police automobile en vigueur dans la province

Une nouvelle formule standard simplifiée de police automobile est entrée en vigueur dans la province de Québec, le 1er octobre. Cette formule, déjà en usage dans toutes les autres provinces depuis 1961, a été approuvée par M. Gustave E. Tremblay, C.A., surintendant des assurances, qui stipule "qu'elle est obligatoire pour toutes les compagnies d'assurance dans la province de Québec."

D'après cette nouvelle police, si un automobiliste est assuré contre la responsabilité civile, il est protégé — ainsi que toute autre personne qui conduit la voiture de l'assuré avec son consentement — contre la responsabilité pour blessures corporelles et pour dommages aux biens.

Si la voiture de promenade privée de l'automobiliste est assurée contre la responsabilité civile, il est protégé contre la responsabilité civile pour blessures corporelles ou dommages aux biens pendant que lui-même ou sa femme conduisent une automobile de promenade privée (ou un station-wagon) louée occasionnellement. Il est également couvert lorsqu'il conduit toute autre voiture privée ou station-wagon, avec le consentement du propriétaire.

Si le détenteur de la police est assuré contre la responsabilité civile, il est protégé pour blessures corporelles ou dommages aux biens lorsqu'il loue ou emprunte une remorque de n'importe quelle sorte en vue de l'utiliser avec l'automobile assurée. S'il est propriétaire d'une remorque, il doit en avvertir sa compagnie d'assurance ou son agent — à moins que ce ne soit une remorque à usages divers. On entend par remorque à usages divers la petite remorque à bagages, à bateau ou de camping. Les remorques conçues pour fins d'habitation, démonstration ou salles de ventes, sont des exemples de remorques qui ne sont pas des remorques à usages divers et elles ne sont pas couvertes à moins d'être spécifiquement mentionnées dans la police. Ce risque doit être garanti par l'intermédiaire de

l'agent d'assurance de l'automobiliste.

Automobile de remplacement temporaire

Si l'automobiliste conduit une voiture appartenant à un tiers pendant que celle décrite dans la police subit des réparations, toute l'assurance qu'il a sur sa propre automobile s'applique aussi à l'automobile empruntée. Cependant, cette extension ne s'applique pas si la voiture empruntée appartient à quelqu'un qui habite sous le même toit que l'assuré.

Si l'automobiliste est assuré en vertu de la section couvrant les frais médicaux, lui et sa femme peuvent maintenant recouvrer les frais de médecins, chirurgiens, dentistes, infirmières de profession, ambulances, hôpitaux et funérailles encourus à cause de blessures subies alors qu'il conduisait ou était passager d'une voiture de promenade privée ou d'un station-wagon appartenant à une autre personne.

Les risques spécifiés

L'automobiliste constatera que certaines couvertures ont été étendues en ce qui concerne les dommages causés à sa propre voiture. Pour réaliser la chose avec le minimum de frais, des franchises ont été établies pour les couvertures combinées, risques spécifiés (autrefois incendie, vol et divers), aussi bien que collision. Il est possible de stipuler pour chaque couverture des franchises distinctes et des montants différents. Une nouvelle couverture intitulée "tous risques" a été incluse dans la police. C'est une fusion des couvertures collision et combinée, avec une seule franchise.

Automobile volée

Si l'automobiliste est assuré contre le vol et que sa voiture soit volée et non retrouvée dans les 72 heures qui suivent le rapport du vol à la police, la compagnie lui remboursera les frais encourus pour location subséquente d'une autre automobile, ou d'un taxi, jusqu'à concurrence d'une certaine limite par jour et d'une limite totale stipulée dans la police.

assurance
autos

Où sont les responsables ?

Hausse de 10 pour cent de l'assurance-auto ?

par Jean-Jules Joly

On aurait pu croire de prime abord que l'assurance-automobile obligatoire (ou presque) allait faire baisser les taux dans le Québec. Il n'en est apparemment rien. Au contraire, on nous prédit, pour le début de 1963, une nouvelle hausse des taux. Les automobilistes, on l'imagine, ne sont pas contents. Et l'on cherche les coupables. Oui, quels sont les coupables ? Les répartiteurs d'avaries (ajusteurs) ? Les débosseurs ? Les garagistes ? Le public ? Il paraît que c'est un peu tout ce monde-là... En tout cas, les répartiteurs refusent d'assumer seuls la responsabilité de la situation.

"Certes il y a des individus malhonnêtes dans notre profession, mais pas plus qu'ailleurs", m'a dit un homme d'affaires en vue de Montréal, qui s'occupe surtout d'évaluer les dégâts des accidents de circulation. "Je sais que certains répartiteurs exigent une ristourne du garagiste ou du débosseur chargé par eux d'effectuer des réparations à la suite d'un accrochage. Certains obtiennent une commission de 10 p. 100 et plus, qui s'ajoute à la facture que devra solder l'assureur envers son client.

"Il m'est arrivé dans le passé de constater que certains de mes employés agissaient de façon malhonnête, l'ayant découvert par accident ou appris par des hommes de métier. Après enquête, je n'ai fait ni un ni deux : je les ai mis proprement à la porte. Certains de mes collègues traduisent devant les tribunaux leurs répartiteurs malhonnêtes, mais je désapprouve cette méthode car on risque de salir des innocents — leur femme et leurs enfants, par exemple".

Trucs profitables

Le même homme d'affaires dit avoir eu connaissance, ces jours derniers, d'une réclamation de \$600 présentée à une importante compagnie d'assurance ayant son siège à Montréal. Par hasard, un autre répartiteur passa après son collègue qui avait fixé ce chiffre arbitrairement. Il estima que les dégâts atteignaient \$400 tout au plus. Une petite enquête permit de découvrir que le premier répartiteur avait "soufflé" le prix de \$200 qu'il devait partager "moitié moitié" avec le garagiste complice.

Règle générale, les frais d'enquête et de constatation après un accident d'automobile atteignent 10 p. 100 du montant de la réclamation présentée par la victime. Il arrive parfois que la note soit plus élevée, si trois véhicules ou plus sont en cause. En fin de compte, l'assu-

reur ne perd jamais car il haussera ses taux en conséquence à la première occasion.

Pourquoi ces ennuis ?

Un autre spécialiste montréalais, M. Yvon Hébert de "Hébert Adjustment Bureau", admet qu'il existe des fraudeurs dans ce milieu comme dans bien d'autres. Cependant, il soutient que la situation n'est pas aussi mauvaise que certains voudraient le faire croire.

M. Hébert opine que la concurrence effrénée qui règne dans le domaine de l'embauchage des répartiteurs pourrait être réduite pour la peine si les répartiteurs à leur compte et ceux à l'emploi de compagnies d'assurance adoptaient un statut véritablement professionnel, comme les médecins, les avocats, les pharmaciens, etc. "Il faut aussi exiger d'excellentes références des candidats, de même qu'un minimum d'instruction et la possession du certificat d'études de 11e année, une connaissance approfondie de la langue anglaise. Il faudrait également que le futur répartiteur d'avaries fasse un stage d'apprentissage, tout comme le médecin, l'avocat et le notaire de demain, afin de se familiariser avec une foule de techniques qui varient constamment.

"Il existe quelque 2,000 répartiteurs au Québec, dont plus de la moitié sont à l'emploi de compagnies d'assurance de toutes sortes (feu, vol, auto, etc.). Si l'un d'eux agit mal, il n'existe aucun moyen de régie proprement dit pour le frapper de sanctions (suspension, renvoi, etc.), ce qui est une faiblesse qui donne parfois une mauvaise renommée à notre profession. Un moyen s'impose : l'adoption par le gouvernement provincial d'une mesure législative reconnaissant le caractère professionnel des répartiteurs et les astreignant à une réglementation stricte mais juste".

Honnêteté du public

Il ne faut pas croire que les lacunes existent seulement chez les assureurs et les répartiteurs. La clientèle est elle-même à blâmer, dans une certaine mesure, des hausses des taux d'assurance-automobile dans la province pendant les dernières années. A la "All Canada Insurance Federation", un porte-parole souligne que le nombre des réclamations augmente sans relâche dans la région de Montréal. Il est passé de 14.9 en 1961 à 15.7 par 100 automobiles assurées en moins de douze mois. Quant au montant moyen des réclamations, il a accusé une légère baisse pendant le même temps, tombant de \$384 à \$372.

L'élément fraude entre aussi en ligne de compte. Je rencontrais ces jours derniers un chauffeur de taxi loquace qui se vantait de "faire de l'argent sur le dos des assureurs". Voici comment

il prétend procéder : chaque fois qu'il se fait heurter par un automobiliste, il présente une réclamation à l'assureur, qui le dédommage pour les dégâts subis, mais il ne fait débosser la carrosserie de sa voiture qu'à la suite de la troisième ou même de la quatrième collision. Les répartiteurs sont au courant de cette pratique peu honnête, mais nettement lucrative pour les fraudeurs. Et rares sont les compagnies qui disposent d'un personnel suffisant pour s'assurer que l'indemnité versée à un réclamant a été consacrée à la réparation immédiate de sa voiture.

Assurance automobile

Un résultat (inattendu) de la hausse des primes

Aurons-nous l'assurance-automobile d'Etat ?

par Clément DuMaine

Il se peut que la décision des compagnies d'assurance-automobile de hausser, chez nous, leurs primes de 10 p. 100 en 1963, conduise la Province, à plus ou moins brève échéance, à l'assurance-automobile d'Etat comme en Saskatchewan. C'est du moins la rumeur qui court dans certains milieux gouvernementaux du Québec où, paraît-il, on se préparerait à étudier le problème très sérieusement. Voilà pour la solution à longue échéance. Mais déjà, à l'heure actuelle, on en est arrivé à la décision suivante: les compagnies d'assurance-automobile devront prouver hors de tout doute le bien-fondé de leur geste.

On nous apprend que, dans le cabinet Lesage, deux ministres en particulier veulent s'occuper de la question: M. Gérard Cournoyer, ministre des Transports et des Communications, et M. René Lévesque, ministre des Ressources naturelles. Pour sa part, M. Cournoyer, qui avait prédit une baisse des primes pour 1963, est littéralement furieux du geste des compagnies. Au cours d'une conversation téléphonique, il nous a promis d'instituer une enquête complète sur la situation: les compagnies seront apparemment invitées à déposer leurs derniers bilans que des spécialistes éplucheront attentivement. Les enquêteurs scruteraient particulièrement le poste des frais administratifs (enquêtes, déplacements, compensations, etc.) ainsi que le montant de la réclamation moyenne (censée être de \$364 dans le Québec).

Dans l'intimité, j'ai rencontré quelques répartiteurs (ajusteurs) qui s'insurgent carrément contre ladite moyenne, la considérant trop élevée. Certains d'entre eux

des automobilistes assurés il y a quelques années, encaissaient déjà des bénéfices appréciables dans la province. "Nous sommes sûrs que leur situation financière est encore meilleure depuis que, chez nous, l'assurance-automobile est devenue en pratique obligatoire", ajoutent-ils.

D'autres répartiteurs (ajusteurs) enfin m'ont fait part de leur crainte que les compagnies fassent encore une fois jouer les quelques petits trucs qui ont si bien réussi, dans le passé, à leur faire gagner leur point: d'un côté, "on gonfle le montant des indemnités et des frais administratifs prévus, et cela par un jeu savant de graphiques fallacieux, pendant que, de l'autre, on souligne la faiblesse imaginaire des réserves pour les "outstanding claims."

M. Lévesque étudie

Rejoint chez lui, le ministre René Lévesque nous a déclaré qu'il étudiera le problème à fond avant de faire part de ses vues personnelles sur la question de l'assurance-automobile au Québec. Pour le moment, l'affaire l'intéresse vivement, et il a même embauché un spécialiste qui scrute déjà toutes les polices d'assurance de l'Hydro-Québec. "Il faut, nous a-t-il déclaré, se livrer à un "searching look". Je connais un peu le programme de l'assurance-auto de la Saskatchewan qui est une réussite, mais on ne compte pas, en Saskatchewan, un million de véhicules comme ici. Comme d'autres, j'ai lu le récent article du "Petit Journal" sur le problème, ce qui m'a fait dresser l'oreille. Une telle hausse affecte tout le monde, et il faut savoir si elle est justifiée ou non... Mais, de toute façon, nous sortons d'une campagne électorale essoufflante de deux mois. Laissez-nous respirer un peu..."

Sur la colline parlementaire de Québec, le vent de l'étatisation des compagnies d'assurance-automobile aurait-il vraiment commencé à souffler pour de bon? Un très haut fonctionnaire, qui tient à garder l'anonymat, le



M. GERARD COURNOYER
... on va y voir bientôt!

croit quant à lui... Il estime, en effet, que la majoration des primes y conduira infailliblement et à brève échéance. "Ce sera d'ailleurs, m'a-t-il dit, la meilleure solution. Je sais qu'au ministère des Transports et des Communications, le problème est à l'étude depuis quelques semaines et qu'on doit bientôt y faire une déclaration très intéressante pour le public."

Etatisation ou non, à brève échéance ou non, il semble bien en tout cas que, pour une fois, le relèvement des primes d'assurance dans le Québec ne se fera plus en douce comme autrefois. D'ailleurs, il est question qu'à son congrès annuel, la Fédération des Travailleurs du Québec (avec l'appui probable de la Confédération des Syndicats nationaux) demande officiellement au gouvernement provincial, non seulement une enquête royale sur les compagnies d'assurance dans le Québec, mais aussi carrément l'étatisation de l'assurance-automobile chez nous.



M. RENE LEVESQUE
... étudions la situation

vont même jusqu'à affirmer que les compagnies d'assurance-automobile, avec seulement 45 p. 100

auto-
assurances

L'automobile et l'assurance

MON CONFRERE Jacques Monnier citait, vendredi dernier, d'intéressantes statistiques établissant que la proportion des automobilistes assurés au Québec s'élève maintenant à 87 pour cent.

Il s'agit d'une montée en flèche quand on songe que cette proportion atteignait à peine 55 pour cent, il y a moins de deux ans.

Qu'est-ce qui a provoqué cette course aux assurances ? Tout simplement la récente "loi pour l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile". Cette législation n'a pas rendu, en principe, l'assurance obligatoire, mais c'est bien ce qu'elle a fait, en pratique.

Et, je crois, quant à moi, que c'est heureux. Il y aura toujours trop d'automobilistes insolubles qui ne se soucieront pas des dommages qu'ils peuvent causer à autrui. Dans ce cas, la persuasion serait à peu près vaine. Il faut la force de la loi.

Evidemment, on est en droit de s'étonner que les taux d'assurance restent quand même très élevés, au fait beaucoup trop élevés chez nous. C'est là une autre histoire, dirait-on. Certes, c'est une autre histoire, mais il faudrait bien tout de même qu'on s'attaque au problème. Car il est capital.

Bien des automobilistes québécois, en tout

cas, s'indignent des taux qu'on leur impose. Je ne suis pas un expert, mais, pour un profane il semble bien que les taux devraient plutôt baisser que monter lorsque le nombre des assurés augmente. Il doit bien y avoir des abus quelque part, ou on en perd son latin.

La Saskatchewan a adopté une formule que beaucoup connaissent. D'après ce qu'on en dit, elle serait à l'origine d'intéressantes économies. J'ai bien peur que certains Québécois ne tarderont pas à la préconiser si leurs primes continuent à les exaspérer, comme c'est le cas présentement.

Mais qui pourra, ou qui aura le courage de mettre le doigt sur le bobo ? Il rendrait un bien utile service à ses concitoyens.

Vincent PRINCE

22-1-63

/ Réduire \ les taux d'assurance

QUEBEC. (D. C.) — La société de sécurité routière Prudentia se plaint aujourd'hui dans un mémoire au gouvernement provincial de ce que les taux d'assurance-automobile demeurent trop élevés en dépit des lois de 1961 sur la solvabilité des conducteurs et l'indemnisation des victimes d'accidents.

Le mémoire présenté au ministre des Transports, Gérard Cournoyer, souligne que cette législation "a sans doute allégé la responsabilité des compagnies d'assurance, car un plus grand nombre de primes leur ont été versées et le seront encore dans l'avenir".

On note aussi que "le nombre de véhicules ne cesse d'augmenter et pourtant le nombre d'accidents de toutes natures a tendance à ne pas augmenter proportionnellement".

En 1955, selon Prudentia, il y aurait eu 79,502 accidents pour 743,682 véhicules enregistrés. En 1961, le nombre d'accidents aurait augmenté de 400 tandis que le nombre de véhicules augmentait de 500,000.

"N'y a-t-il pas lieu, monsieur le Ministre, en face de chiffres si encourageants de parler de réduction de taux d'assurance?", demande le mémoire de Prudentia.

Mais le mémoire n'offre aucune suggestion pour effectuer une réduction de taux.

Driver-accident Proportion Cited

'Prudentia' Urges Cut in High Rates Of Car Insurance

By BRIAN UPTON
Of The Star's Quebec Bureau

QUEBEC, Jan. 24 — The Provincial Highway Safety Committee today attacked automobile insurance rates as "still too high."

In its annual brief to Transport and Communications Minister Cournoyer, the committee said 87 per cent of Quebec motorists are now insured and the number of drivers had increased at a proportion higher than the accident rate.

Recent Quebec legislation requiring drivers' solvency and indemnities to accident victims, it added, "has doubtlessly relieved the responsibility borne by insurance companies because a greater amount of premiums is paid and will continue to be paid."

"Besides, we notice that in 1955 there were 79,502 accidents covering the 743,682 motor vehicles registered in the province, while in 1961 accidents rose some 400 to 79,917 while registration of motor vehicles increased more than 500,000 to 1,265,602.

"In short the number of registered vehicles continues to increase while proportionately, the number of accidents has a tendency of not increasing."

The committee, better known as "Prudentia" asked if the time had come "to talk about reduction of insurance premiums."

"We will support any steps taken in this direction by the department," the committee said.

Breath Test

Prudentia urged the government to test a machine for breath analysis to enable easier conviction of drunk drivers. It said alcohol is involved in 50 per cent of all accidents.

The blood test provided for under the Criminal Code, it added, at times is almost useless for establishing evidence.

Other recommendations:

1. Compulsory annual or semi-annual inspection of all vehicles by provincial police.
2. A statistical system for analysis of accidents.
3. Strict enforcement of maximum truck loads and the provision requiring covering of gravel loads with a tarpaulin.

4. Adoption of the seat belt by more government agencies.
5. Stricter enforcement of laws covering billboards along highways.
6. Better control of driving schools.
7. Compulsory medical exams for professional drivers, such as cabbies, bus drivers and truckers.
8. Legislation to force doctors to report all cases of epilepsy and diabetes or their symptoms to the government.
9. Highway safety education projected into schools via television.
10. Greater severity in issuance of driving permits requiring applicants to have technical knowledge of vehicles and highways, the highway code and physical and psychological tests.

More Montreal Offices

11. Double or triple the number of licence offices in the Montreal area.
12. Elimination of dangerous level crossings at Thetford Mines, Lake Megantic, Lyster and in the Gaspé peninsula.
13. A system of uniform traffic signals throughout the province and municipalities.
14. Manufacturing of luminous licence plates that could be sold at 25 to 50 cents more, the money to be "converted for the benefit of highway safety."

Prudentia said the proposal that would require doctors to report cases of epilepsy and diabetes was no precedent since this is required by law in cases of contagious and venereal diseases.

"Epilepsy and diabetes, according to doctors, can easily be contained and checked but because of their particular form they are very often the cause of fatal accidents."

Assurance
Auto

Car Insurance To Be Affected By Legislation

By Gazette Staff Reporter

QUEBEC — Transportation and Communications Minister Gerard Cournoyer said yesterday the Government is preparing "legislation that will influence automobile insurance rates."

He was addressing a delegation of Prudentia, the Provincial Highway Safety Committee, that was presenting its annual brief.

Mr. Cournoyer reminded the group an eventual reduction of insurance costs was pledged when compulsory auto insurance was introduced in 1961. Now the matter was before the cabinet.

He added that Quebec was the only Canadian province where rates were not rising this year. In the others, it had gone up between five and 10 per cent.

He indicated four main reasons for the rise: the number of claims; the burden on the companies of the number of bad risks; a tendency for the courts to increase indemnities to accident victims; and, the high number of accidents.

"The most I can say for the moment is that the rates will not go up in Quebec," he declared.

In its brief, Prudentia pointed out that in 1955 there were 79,502 accidents for 743,682 vehicles in Quebec while in 1961, when there were 500,000 more vehicles there were only 400 more accidents.

Auto Insurance Rates Reasonable?

THE statement in the brief of the Highway Safety Committee that provincial automobile insurance rates are too high recalls the statement made early in December by the Underwriters Association that while adjustments in rates could be expected, net change would be negligible. It may be that the figures cited by the Committee do not prove what they seem to indicate, but an explanation of the reason why should be in order.

The Committee bases its case on the fact that the number of motorists and the proportion of insured motorists have both increased much more rapidly than the number of accidents. Applying the present 87 per cent of motorists carrying insurance to 1961, there would be 1,100,000 policy holders to foot the bill for approximately 80,000 accidents. The total registration and accident figures for 1955 were 743,000 and 79,500. Perhaps half the drivers in 1955 were insured. It is doubtful that the fraction would be any higher. So a far smaller number of motorists were providing the premium revenue to pay for substantially the same number of accidents.

Granted that repair bills are higher, have they grown at a rate that has kept up with premium income? If not, there should be better news than adjustments that cancel one another.

Assurance

Seul, de toutes les provinces, le Québec ne verra pas les taux d'assurance-automobile haussés

Québec — La province de Québec sera la seule province canadienne à ne pas connaître d'augmentation des taux d'assurance-automobile allant de 5 à 10 pour cent, cette année. Cette remarque fut faite vendredi à Québec par le ministre des Transports, M. Gérard Cournoyer. Il fit cette déclaration devant les membres du comité provincial de sécurité routière, Prudentia, venus lui soumettre leur mémoire annuel.

Le ministre ajouta que le gouvernement provincial était à préparer une législation susceptible "d'influencer" les taux d'assurance-automobile. On songe également à rendre obligatoire l'inspection périodique des véhicules-moteurs.

L'assurance-automobile

On saura à la fin de 1963 si les primes doivent baisser...

par Claude GENDRON

On ne saura pas avant la fin de 1963 si les taux d'assurance-automobile baisseront dans la province de Québec, à la suite de l'application de la loi d'indemnisation des victimes d'accidents de la route.

Cependant, les taux d'assurance-automobile n'augmenteront pas cette année, dans la province de Québec, alors qu'ils connaissent une hausse d'environ 10% dans toutes les autres provinces du Canada.

Le ministre des Transports et Communications, M. Gérard Cournoyer, a fait cette déclaration, hier, devant les membres de l'Association du camionnage du Québec, qui au cours de leur congrès de trois jours avaient manifesté beaucoup d'inquiétude sur la question.

Le ministre n'avait pas l'intention de parler d'assurance-automobile devant les camionneurs; mais c'est à la dernière minute qu'il décida de le faire, ayant pris connaissance de leurs intentions de demander au gouvernement une enquête sur la fixation des taux.

M. Cournoyer a d'abord rappelé que cette loi était avant tout une loi sociale, dont le but était d'accroître la sécurité routière, en éliminant les irresponsables des routes, et d'indemniser les victimes.

Devant l'augmentation des risques, le ministre a précisé que la loi d'indemnisation sera amendée, dès la semaine prochaine afin d'augmenter le minimum d'assurance requis des automobilistes, de \$20,000 à \$35,000.

M. Cournoyer a par ailleurs précisé que toutes les compagnies d'assurances faisant affaires dans la province de Québec étaient appelés à contribuer au fonds d'indemnisation, au prorata de leurs chiffres d'affaires dans la province.

"Notre loi est très jeune, dit-il. Elle n'a été adoptée qu'en octobre 1961. Comme la loi prévoit également un délai maximum de deux ans pour présenter une réclamation à la suite d'un accident, on ne connaîtra pas avant octobre 1963 les premiers résultats complets de l'application de la loi d'indemnisation.

"Tant qu'on n'aura pas en main toutes les données nécessaires, on ne pourra pas savoir si les taux d'assurance-automobile baisseront ou non. Comme membre du gouvernement, je ne puis que souhaiter qu'ils baissent. C'est le plus que je puis dire."

Et le ministre d'énumérer comme suit les principaux coûts qui seront imputés au Fonds d'indemnisation: les réclamations non couvertes en vertu de petites clauses "pièges" perdues dans les polices d'assurance, les réclamations que ne peuvent payer les gens non assurés et celles de ceux qui sont victimes de chauffards.

Au début de sa conférence, M. Cournoyer a rappelé le vaste programme de construction de routes mis en oeuvre par son gouvernement et, parlant au nom de son collègue, le ministre de la Voirie, a assuré les camionneurs que le gouvernement québécois dépensera encore \$100 millions à cette fin, cette année.

Le conférencier a également souligné que son gouvernement comptait beaucoup sur les camionneurs et

l'industrie du camionnage pour assurer le progrès et le développement économique de la province de Québec.

Sur l'Exposition universelle, il a répété que le gouvernement provincial est prêt à collaborer pour aménager les routes d'accès à l'Expo, dès qu'on en connaît l'emplacement. "J'espère qu'on l'annoncera bientôt", dit-il.

M. Cournoyer a également noté qu'il était question de nationalisation de l'assurance; mais il a laissé entendre que cela n'était pas fait dans la province. Il a précisé que les compagnies d'assurances rapportent quelque \$2 millions de revenus à la province par année et que l'assurance occupe quelque 4,000 agents qui paient des impôts.

"Le gouvernement n'a jamais de décision facile à prendre, dit-il. Il lui faut voir les deux côtés de la médaille et prévoir les répercussions, locales, régionales, provinciales, nationales et même internationales de ses gestes."

... mais en attendant elles montent!

Il n'est certes pas faux d'affirmer que les taux d'assurance-automobile n'augmenteront pas cette année dans la province de Québec. Néanmoins, plusieurs automobilistes ou propriétaires de véhicules ont déjà été avertis par leurs compagnies d'assurances qu'ils paieront une prime plus élevée au renouvellement de leur assurance, cette année.

Interrogés à ce sujet, des représentants des com-

panies d'assurances qui étaient venus rencontrer les camionneurs en congrès, ont répondu que les taux d'assurance varient considérablement selon diverses bases et précisé les faits suivants:

1. Au point de vue taux d'assurances, la province de Québec est divisée en six territoires, dont certains connaîtront une augmentation des primes.

2. En outre, les taux varient selon la nature des

véhicules et les classes des assurés ou conducteurs.

Les taux d'assurance des véhicules privés ne sont pas calculés sur la même base que ceux des véhicules commerciaux, camions, autobus ou autres. Une troisième base sert au calcul des assurances des voitures de taxi.

Ce qui revient à dire que certaines classes d'assurés verront monter leurs primes, peut-être de 10% ou

15% cette année. D'autres pourront renouveler leurs assurance au même taux. D'autres encore verront leurs primes d'assurance diminuer peut-être de 10% ou de 15%.

Donc, il est peut-être exact qu'en général les taux d'assurance n'augmenteront pas dans la province, mais il demeure possible que tel ou tel propriétaire de véhicule voit augmenter le sien, comme d'autres bénéficieront d'une baisse.

Insurance Rate Steady For Cars

By HAROLD POITRAS

Quebec Transport Minister Gerard Cournoyer, QC, disclosed yesterday that car insurance rates in the province will remain basically the same in 1963.

The minister was guest speaker at a luncheon of 500 delegates at the final session of the three-day convention of the Quebec Trucking Association.

Mr. Cournoyer opened his address by stating that he was not a separatist, nor a member of a party which favors separatism. "Instead, I belong to a government party which wants to remain part of Canada," he said.

He said that car insurance premiums in Ontario this year had increased by 10 per cent and that in the "classic" province of Saskatchewan, the increase was from 15 to 20 per cent. The premium boost, he said, was general throughout Canada with the exception of Quebec.

He said that the results of the Highway Victims Indemnity Act would be assessed following a two-year study. He could not say whether the study would show that a decrease in insurance rates is warranted. "It's all a question of whether Quebec drivers merit a reduction."

He predicted that within four years Quebec's roads would rank first in Canada. Only this year, he said, the provincial government plans to spend \$100,000,000 on road development.

The four-year plan, he said, included the building of a highway on the northshore between Montreal and Quebec, another from Montreal to Sherbrooke and one from Montreal to Sorel.

Turning to truck permits issued here to Ontario carriers as compared to permits granted to Quebec truck owners from Ontario authorities, he said Ontario should be more reciprocal.

He explained that Quebec carriers have only 130 permits to operate over Ontario roads. "On the other hand, our transport board has granted 259 permits to Ontario truckers, thus making a difference of 121 in favor of Ontario operators."

Other differences exist on specialized contract permits. For instance, 189 are granted to common carriers from Ontario as against 105 to Quebec truckers, he said.

L'ASSURANCE-AUTOMOBILE COÛTERA UNE FORTUNE

• *Les régions métropolitaines seront les plus touchées*

1963 fut l'année des promesses; 1964 sera celle des réalités.

C'est ce qui ressort des taux d'assurance-automobile qui seront en vigueur le premier janvier au Québec. Pas un automobiliste n'échappera à l'augmentation; tous sont atteints mais ne le seront pas au même degré, selon la région qu'ils habitent.

L'augmentation considérable des accidents dans le Québec serait la cause de cette décision des compagnies d'assurance malgré la promesse faite, en février dernier, par le ministre provincial du transport, M. Gérard Cournoyer.

En moyenne le taux d'assurance-automobile sera haussé de 17% pour les voitures de passagers et de 14% pour les camions.

Les régions métropolitaines de Montréal et Québec sont frappées durement: augmentation de 13% sur la police de dommages matériels et de responsabilité publique, de 22% sur la collision et de 30% sur le "combiné" (vol, incendie et bris de vitre).

Dans Hull-Aylmer, l'augmentation ne sera que de 7%.

Entre ces deux pôles, Sherbrooke, Drummondville, Trois-Rivières, Joliette, Valleyfield et l'Abitibi verront leurs hausses de prix varier de 15 à 20%.

Interrogé, un porte-parole de l'Association des compagnies dit que l'accroissement du nombre des réclamations par suite d'accidents et de vols au Québec a conduit à cette nécessité.

A titre d'exemple, il cite le cas de Hull, ville qui s'est classée au premier rang dans la prévention des accidents de la route pendant l'année qui s'achève, et qui bénéficie des taux les plus bas au Québec. Sans s'expliquer pourquoi il y a moins d'accidents à Hull que dans le reste de la province, il se demande si la proximité de l'Ontario ne serait pas un facteur important.

Selon lui, les automobilistes de l'Ontario sont plus respectueux des lois et des règlements de la circulation que ne le sont généralement les Québécois. La patrouille et la surveillance policières y sont aussi beaucoup meilleures que chez nous. Le rôle des policiers est sans aucun

doute de première importance dans ce domaine. Malgré tout, les autorités ont toujours fait sourde oreille aux

appels répétés de la Ligue de la Sécurité de la province de Québec qui réclame depuis des années plus de policiers

sur nos routes.

L'immobilisme des autorités dans ce domaine serait donc à la source même de

l'augmentation générale d'assurance imposée à la population du Québec.

Claude LaVERGNE

L'assurance-automobile coûtera 17 p.c. de plus dans le Québec

Par suite surtout de l'augmentation de 20 pour cent enregistrée au cours des deux dernières années dans les accidents d'automobile ayant entraîné des réclamations en responsabilité civile, les taux d'assurance pour 1964 seront plus élevés; c'est ce qu'annonce un communiqué de la Canadian Underwriters' Association.

La CUA, qui représente environ 100 compagnies canadiennes d'assurance, a fait savoir que l'assurance-automobile coûtera environ 17 pour cent de plus dans le Québec en 1964.

L'augmentation des taux est générale dans la province; elle s'établit à un minimum de neuf pour cent à Hull ainsi que dans le nord et le nord-est du Québec. L'assurance couvrant la responsabilité civile est relevée de 13 pour cent à Montréal et à Québec.

Les taux applicables aux conducteurs privés dépendent d'un certain nombre de facteurs. Les conducteurs n'ayant pas causé d'accident continueront à bénéficier d'un tarif moins élevé que les mauvais conducteurs, mais on s'attend à ce que peu de conducteurs dans le Québec évitent une augmentation de leur prime.

Les taux d'assurance seront relevés partout au Canada d'environ 15 pour cent.

C'est lorsqu'ils devront renouveler leur police l'année prochaine que les assurés devront payer un montant supplé-

mentaire. Le détail des nouveaux tarifs applicables aux automobilistes particuliers seront prochainement transmis aux agents.

Les taux d'assurance varient considérablement d'une région à l'autre du pays: ils sont établis selon la fréquence et le coût des accidents survenus dans chaque région. En général, les taux sont plus élevés au voisinage des centres urbains et meilleur marché dans les campagnes. Il arrive cependant que la prime d'assurance-collision, qui couvre les dommages à la propre voiture du conducteur, soit plus élevée dans les régions éloignées des grands centres, par suite de la plus grande fréquence des accidents impliquant une seule voiture et du coût plus élevé des réparations.

Pour bénéficier des taux d'assurance les plus avantageux, un propriétaire d'automobile doit appartenir à la catégorie qui, d'après les statistiques les plus récentes, est la moins sujette à subir un accident. Si la voiture appartient à un conducteur de moins de 25 ans, si elle est conduite parfois par une personne de sexe masculin âgée de moins de 25 ans, si elle est utilisée pour se rendre au travail ou pour des fins commerciales, ou encore s'il y a eu accident au cours des trois dernières années, le propriétaire se classe dans une catégorie qui, d'après les statistiques, est plus facilement sujette à avoir un accident et le taux d'assurance qu'il devra payer sera relevé en proportion.

Auto Insurance Going Up

Montreal motorists will pay 17 per cent more for car insurance in 1964.

The average hike for the province will be the same as Montreal's. Elsewhere in Canada, rates will go up by approximately 15 per cent.

These increases were announced here today by the Canadian Underwriters' Association, representing some 100 Canadian insurance companies.

Liability insurance in the city will climb 13 per cent.

"A 20 per cent increase in car accidents involving third party claims over the past two years is one of the major factors involved in higher insurance rates for 1964," the underwriters declared.

They announced that the hike in Quebec will be general, ranging upward from nine per

cent in Hull and certain other areas.

Rates for individual motorists will continue to depend on a variety of factors.

Those with good driving records will continue to pay less than those with poor records, but few will escape without some increase.

The effect of the premium hike will be felt when policies come up for renewal next year.

Insurance rates vary widely across the country according to accident frequency and cost within a given area. Rates are generally highest in or near cities.

The underwriters' association explained that rates are lowest for car owners least likely, according to statistics, to get into an accident.

If an owner is under 25, or if a male driver under 25

occasionally uses his car, or if he drives to work, uses his car for business, or has had an accident within three years, his statistical likelihood of becoming involved in an accident increases and his insurance premium climbs accordingly.

*Document
au Journal*

A la suite d'une augmentation de 20% dans le nombre des accidents

Taux d'assurance plus élevés en 1964

Les taux d'assurance pour 1964 seront plus élevés par suite surtout de l'augmentation de 20% enregistrée au cours des deux dernières années dans les accidents d'automobiles ayant entraîné des réclamations.

C'est ce qu'annonçait hier un communiqué de la Canadian Underwriters' Association. L'Association, qui représente environ 100 compagnies canadiennes d'assurance, a fait savoir en effet que l'assurance-automobile coûtera environ 17% de plus dans le Québec en 1964.

Générale

L'augmentation des taux est générale dans la province. Elle s'éta-

blit à un minimum de neuf pour cent à Hull ainsi que dans le nord et le nord-est du Québec. L'assurance couvrant la responsabilité civile est relevée de 13 pour cent à Montréal et à Québec.

Les taux applicables aux conducteurs privés dépendent d'un certain nombre de facteurs. Les conducteurs n'ayant pas cause d'accident continueront à bénéficier d'un tarif moins élevé que les mauvais conducteurs, mais on s'attend à ce que peu de conducteurs dans le Québec évitent une augmentation de leur prime.

Les taux d'assurance seront relevés partout au Canada d'environ 15 pour cent.

Détails

C'est lorsqu'ils devront renouveler leur police l'année prochaine que les assurés devront payer un

montant supplémentaire. Le détail des nouveaux tarifs applicables aux automobilistes particuliers seront prochainement transmis aux agents.

Les taux d'assurance varient considérablement d'une région à l'autre du pays: ils sont établis selon la fréquence et le coût des accidents survenus dans chaque région. En général, les taux sont plus élevés au voisinage des centres urbains et meilleur marché dans les campagnes.

25 ans

Pour bénéficier des taux d'assurance les plus avantageux, un propriétaire d'automobile doit appartenir à la catégorie qui, d'après les statistiques les plus récentes, est la moins sujette à subir des accidents. Si la voiture appartient à un propriétaire de moins de 25 ans, si elle est conduite parfois par une personne de sexe masculin âgée de moins de 25 ans, si elle est utilisée pour se rendre au tra-

vail ou pour des fins commerciales, ou encore s'il y a eu accident au cours des trois dernières années, le propriétaire se classe dans une catégorie qui, d'après les statistiques, est plus facilement sujette à avoir un accident et le taux d'assurance qu'il devra payer sera relevé en proportion.

Assurance
automobile

L'année prochaine au Québec

Hausse de 17 pour cent du coût de l'assurance-automobile

"Par suite surtout de l'augmentation de 20 pour cent enregistrée au cours des deux dernières années dans les accidents d'automobile ayant entraîné des réclamations en responsabilité civile, les taux d'assurance pour 1964 seront plus élevés", annonçait hier un communiqué de la Canadian Underwriters' Association.

La CUA, qui représente environ 100 compagnies canadiennes d'assurance, a fait savoir que l'assu-

rance-automobile coûtera environ 17 pour cent de plus dans le Québec en 1964.

L'augmentation des taux est générale dans la province; elle s'établit à un minimum de neuf pour cent à Hull ainsi que dans le nord et le nord-est du Québec. L'assurance couvrant la responsabilité civile est relevée de 13 pour cent à Montréal et à Québec.

C'est lorsqu'ils devront renouveler leur police

l'année prochaine que les assurés devront payer un

montant supplémentaire. Le détail des nouveaux

tarifs applicables aux automobilistes particuliers

seront prochainement transmis aux agents.

Assurance

Le coût de l'assurance-automobile, de l'assurance-feu et de l'assurance-vol augmente terriblement à Montréal

Les compagnies d'assurances ont commencé à annoncer une série de très mauvaises nouvelles pour les Montréalais, et jusqu'à un certain point, les Canadiens en général : une hausse marquée de l'assurance-automobile, de l'assurance-feu et de l'assurance contre le vol.

Il semble que l'année 1963 a été désastreuse pour les compagnies, dans tous ces domaines. Pour ce qui est de l'assurance-automobile, la hausse moyenne au Québec est de 15%, mais sur le plan individuel, l'augmentation varie de 10 à 20%, selon la catégorie. Ces augmentations seraient légèrement moins élevées, en moyenne, que celles qui entreront en vigueur dans le reste du pays.

Dans le domaine de l'assurance-feu, il n'y aura pas d'augmentation pour les domiciles à Montréal. Mais les maisons d'affaires paieront plus cher à Montréal, et les augmentations seront encore plus fortes dans les villes de banlieue et dans les districts ruraux. A Montréal, les incendies dans les domiciles n'ont pas coûté plus cher aux compagnies d'assurances ; mais les feux dans les restaurants, manufactures, entrepôts ont entraîné des pertes passablement plus élevées l'an dernier qu'en 1962.

Mais les plus mauvaises nouvelles pour les Montréalais leur viendront lorsqu'ils renouvelleront leurs assurances contre les vols à domicile. La hausse sera d'environ 20% à compter du 1er janvier. Fait assez étrange, l'augmentation sera plutôt minime pour les maisons d'affaires, sauf celles situées dans la partie centrale de la ville. Par contre, nous apprenons que plusieurs compagnies d'assurance-vol "choisissent" avec beaucoup de soins leurs assurés et qu'elles ne se gênent pas pour refuser les résidents et les habitants de certains quartiers particulièrement visités par les malfaiteurs depuis quelques mois.

Le CTM réclame une Régie de l'assurance-automobile

Le Conseil du Travail de Montréal a adopté hier soir une résolution demandant au gouvernement provincial d'instituer, dès la prochaine session de l'Assemblée législative, une régie publique d'assurance-automobile.

La résolution insiste pour que la Fédération des travailleurs du Québec entreprenne, au cours de 1964, une campagne dans le but d'obtenir cette régie gouvernementale.

M. Louis Laberge, président du CTM, en est même venu, à un moment, à se demander si les évaluateurs ne touchent pas une ristourne sur les évaluations qu'ils font des dommages.

Le CTC note qu'en 1964 les taux d'assurance-automobile seront haussés, en moyenne de 17 pour cent pour les voitures et de 14 pour cent pour les camions.

Il précise même que dans certains cas, la hausse atteindra 30 pour cent, dans la région métropolitaine. Selon l'organisme syndical il est faux de prétendre que ces augmentations sont dues uniquement à une multiplication des accidents dans la province et dans le Montréal métropolitain.

Le Congrès du travail est d'avis que les compagnies d'assurance-automobile, par leurs méthodes d'opération, les évaluations exagérées des dommages, qu'elles font de connivence avec les garagistes, et les taux excessifs qui en résultent, constituent un véritable système d'exploitation et d'abus de confiance qui ne peut être toléré davantage.

La centrale syndicale se plaint aussi des assurances-vol, pour finir par demander aux autorités municipales d'augmenter le nombre des policiers et de surveiller de façon particulière les secteurs considérés comme "non-assurables".

Il souligne que l'assurance-vol, dans Montréal, augmentera de 10% à 25% pour les rési-

dences et de 16% à 34% pour les commerces. Et, en 1964, le nombre des quartiers dits "non-assurables" augmentera sensiblement.

Mais le CTM ne fait pas que se plaindre. Il a adopté une résolution de félicitation à l'adresse du constable Claude Desroches, de Ville St-Michel, "qui a su résister aux pressions visant à lui faire modifier les circonstances entourant la mort de Georges Bergeron."

7 papiers automobiles

Dans les dix provinces

Carte d'assurance

Les dix provinces ont déjà accepté le principe d'une carte d'assurance identique pour les automobilistes de toutes les provinces.

Une loi serait votée en ce sens au cours des prochaines sessions provinciales afin que les automobilistes n'aient pas à transporter plusieurs cartes ou tous les papiers d'assurance quand ils voyagent d'une province à l'autre.

C'est le ministre de la Voirie de l'Alberta, M. Gordon Taylor, parrain de ce projet de loi, qui a fait connaître la nouvelle.

Il a d'ailleurs annoncé que son gouvernement a déjà conclu des ententes à ce sujet avec les gouvernements de l'Ontario, de la

Saskatchewan et de la Colombie-Britannique.

Les camionneurs réclament une enquête sur l'ass. - automobile

QUEBEC — L'Association du camionnage du Québec demandera au gouvernement provincial d'instituer une enquête sur la fixation des taux d'assurance-automobile dans le Québec.

L'organisme, qui vient de tenir son congrès annuel à Québec, a adopté hier une résolution soulignant que les hausses des taux d'assurance-automobile ne sont pas dues uniquement à la multiplication des accidents de la route comme le soutiennent les compagnies d'assurance.

Selon l'association, il semble que les méthodes d'évaluation des compagnies les évaluations exagérées des dommages et leur tolérance envers certains garagistes sont la cause principale de la hausse des primes.

Les compagnies d'assurance-automobile ont récemment annoncé que les taux des primes dans le Québec seront haussés, cette année, de 17 pour cent en moyenne pour les automobiles et de 14 pour cent pour les camions.

L'Association réclamera également une régie provinciale de l'assurance dont le rôle serait d'étudier à fond les bilans financiers des compagnies d'assurance et de protéger le public contre tous les abus qui pourraient survenir.

Les camionneurs ont également demandé au gouvernement provincial d'entreprendre sans délai la construction d'une auto-route entre Montréal et Québec sur la rive Nord du Saint-Laurent. L'association est d'opinion que les industries, en particulier, ont besoin d'une voie rapide pour les relier à la métropole ou à la capitale provinciale. L'organisme espère, d'autre part, que les travaux de construction d'un pont à Trois-Rivières seront entrepris sans retard afin de satisfaire les besoins grandissants de cette région.

L'association a aussi décidé de demander au ministère de la voirie de prendre les dispositions nécessaires pour terminer la construction des routes La Tuque — Lac St-Jean et Chicoutimi-Tadoussac.

Les camionneurs croient, d'autre part, que le gouvernement devrait procéder avec célérité au parachèvement du boulevard métropolitain, à l'est de la rue Viau à Montréal, et la construction du pont-tunnel à Boucherville.

L'association demande également au gouvernement et à la ville de Montréal d'étudier l'opportunité de construire un pont à la hauteur de la rue Papineau, sur l'île de Montréal, pour rejoindre les villes de Duvernay, Vimont et autres municipalités de l'Île-Jésus.

POURQUOI DES TAUX ELEVES D'ASSURANCE ?

Les assureurs: il y a plus d'accidents au Québec que partout ailleurs au pays

Au Québec, le taux des accidents des véhicules commerciaux est presque double de celui des mêmes véhicules dans le reste du Canada, a précisé hier la Fédération des assureurs au Canada.

La fédération répondait ainsi à une déclaration de l'Association du camionnage du Québec selon laquelle les taux d'assurance sont élevés dans le Québec parce que les compagnies d'assurance paient des réclamations exagérées et favorisent certains garages pour les réparations.

"Le vrai problème au Québec est que notre taux d'accident

est beaucoup plus élevé que dans les autres provinces", explique la fédération. "Quand le nombre des accidents est élevé, le montant des réclamations l'est aussi et le taux des primes doit augmenter pour correspondre au coût des accidents.

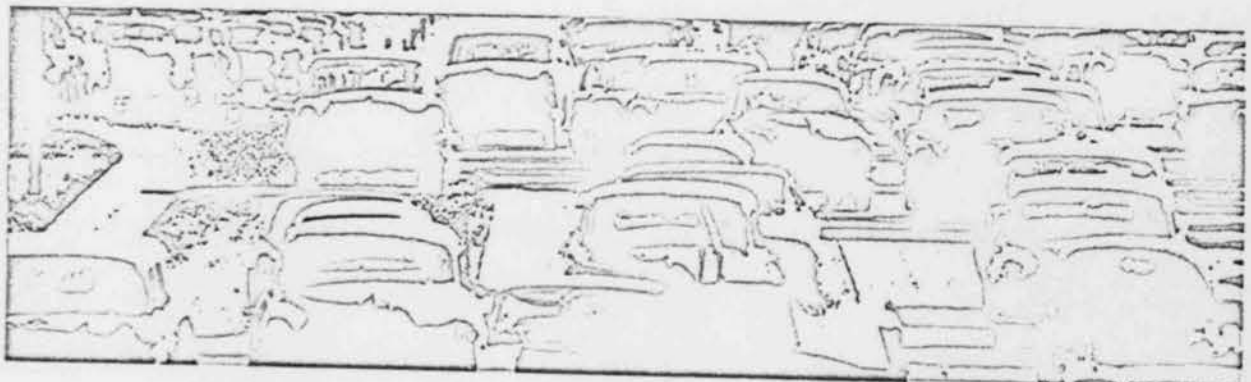
"Pour les véhicules commerciaux de l'ensemble du Canada, Québec compris, on a enregistré l'année dernière 12.1 accidents par 100 véhicules. Au Québec, on a enregistré 22 accidents par 100 véhicules. Ainsi, la fréquence des accidents au Québec était presque deux fois plus élevée que dans le reste du Canada".

D'autre part, la fédération a fait remarquer que le coût moyen d'un accident est sensiblement le même au Québec que partout ailleurs — soit \$335, alors que pour l'ensemble du Canada il est de \$334.

"Si l'assurance - automobile coûte plus cher que la moyenne au Québec, il ne faut donc pas incriminer le coût par accident, qui est extrêmement proche de la moyenne, mais bien la fréquence des accidents, qui est beaucoup plus élevée au Québec qu'ailleurs."

Assurance
auto

PROPOS SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE



L'ASSURANCE AUTOMOBILE COÛTE CHER — EXISTENCE D'UNE

UN PEU partout, on entend des protestations contre le prix de l'assurance automobile. Certains affirment tout bonnement: confions au gouvernement le soin d'administrer l'assurance automobile et tout ira bien. Il existe en ce moment dans la province de Québec, comme ailleurs probablement, une bien curieuse manière de raisonner. Si une chose coûte cher, on n'essaye pas de savoir si le coût est excessif, raisonnable ou explicable, on conclut tout simplement que seul l'Etat peut arranger cela; ce qui est à la fois simpliste, inexact sous certains aspects et juste sous d'autres.

Peut-être pourrait-on commencer par se demander pourquoi l'assurance automobile coûte cher dans la province de Québec, comme ailleurs en Amérique.¹

La première raison, à notre avis, tient à l'automobile même. Plus elle est grosse, compliquée, plus le prix de la réparation et du remplacement est élevé. Et d'autant plus que, poussés par la hausse des salaires, des pièces et des frais généraux, les garagistes augmentent leurs prix périodiquement: certains agissant d'ailleurs avec une mauvaise foi dont l'assuré doit payer les frais. Quand un garagiste pose la question: êtes-vous assuré et avec quelle franchise? il n'y a parfois de franc dans cette question que la question elle-même. Certains, en effet, ajoutent au prix coûtant de la réparation celui de la franchise afin que l'assuré ne perde rien; ce qui paraît normal à certains assurés. Ceux-ci ne comprennent pas qu'ainsi ils contribuent à

surcharger la note au dépens de tous, car l'objet de l'assurance est de répartir les sinistres entre le plus grand nombre de gens possible. Plus la note individuelle est forte, plus le coût à la collectivité assurée est élevé. L'assureur se défend le mieux qu'il peut, en demandant des prix ailleurs ou en faisant vérifier les dommages par un expert. On arrive ainsi à d'étonnantes soumissions comme on le constatera dans les quatre cas suivants choisis au hasard, au cours de septembre 1963. Il s'agit de dommages causés à l'automobile:

	Premier prix du garage	Prix accepté par le garage	Expertise de l'assureur
1	\$ 1333.95	\$741.91	\$741.91
2	\$ 660.46	\$356.80	\$356.80
3	\$ 220.63	\$113.44	\$113.44
4	\$ 470.89	\$194.63	\$194.63

Ainsi, dans ces quatre cas qui ne sont pas des exemples isolés, les quatre garages ont consenti à réduire leur prix initial et à faire la réparation pour la somme fixée par l'expert de l'assureur après vérification.

En mettant de côté toute mauvaise foi, la différence s'explique souvent par le fait qu'on remplace ou non les pièces.² La tendance chez les garagistes n'est pas de réparer, mais de remplacer. De son côté, et on ne peut le blâmer, le propriétaire de la voiture endommagée ne veut pas toujours accepter la réparation. Si deux garagistes ont une opinion différente, l'assuré donnera presque toujours

¹ Voici quelques chiffres comparatifs, pour 1963: Montréal, \$153.; Buffalo, \$201.; Cleveland, \$187.; Boston, \$347.; San Francisco, \$281. D'après une circulaire de Recording & Statistical Corporation Ltd.

² Ou qu'on se dit: demandons davantage pour avoir moins.

Texte de GÉRARD PARIZEAU



METHODE DE TARIFICATION — LE COUT DE L'ASSURANCE EST-IL JUSTIFIE ?

raison à celui qui veut mettre une nouvelle pièce: ce qui est une habitude générale en Amérique. Qu'on ne croie pas que si le gouvernement administre l'assurance automobile cela changera grand-chose à l'esprit des gens, bien au contraire; à moins que d'office les préposés de l'Etat décident ce qui doit être fait sans recours possible, comme on le fait dans d'autres domaines. Ce qui serait peut-être un régime moins apprécié par l'assuré et, à la longue, plus coûteux à cause des interventions que les jeux de la politique n'ont jamais empêchées.

La situation est la même pour les sinistres incendie et vol. Ces garanties ne représentent pas la partie la plus coûteuse de la prime, il est vrai, malgré l'augmentation des vols depuis un an ou deux: vols qui ont donné lieu à un commerce de pièces assez étendu, les voitures étant démantelées ou disparaissant pour réparaître ailleurs.

Même, en mettant de côté cette source croissante d'abus sporadiquement réprimés, on doit admettre qu'à une augmentation du prix des voitures et de la réparation — dont la hausse des salaires est en grande partie responsable — doit correspondre une hausse des primes.

La garantie des dommages aux tiers fait intervenir d'autres facteurs, comme:

- a) la propension de l'accidenté à réclamer à propos de tout et à propos de rien;
- b) la hausse du coût de la vie et de la rémunération individuelle;
- c) les frais d'hospitalisation, de maladie et d'accident;
- d) l'augmentation des frais de règlement et des indemnités accordées par les tribunaux;

- e) certaines dispositions de la loi comme:
 - i) celles qui empêchent l'assureur d'invoquer la nullité en cas de violation des conditions du contrat par l'assuré;
 - ii) la responsabilité de l'automobiliste envers les personnes transportées;
 - iii) la présomption de responsabilité de l'automobiliste à l'égard des piétons;
 - iv) la création d'un fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, dont les frais sont entièrement à la charge des assureurs.

Certains de ces facteurs sont le fait de l'assuré lui-même. D'autres proviennent de mesures sociales ou d'un nouveau standard de vie. Ils entraînent tous une manière différente de raisonner et des obligations nouvelles qui alourdissent le coût des sinistres.

Voyons d'abord l'élément humain. Du fait que l'homme gagne davantage, il a des besoins nouveaux qu'il cherche à satisfaire, quel qu'en soit le coût. S'il subit un accident dont un tiers est responsable, il ne se contentera pas de rester chez lui afin de réduire les frais au minimum; il ira à l'hôpital si le médecin le demande comme la loi de l'hospitalisation le lui permet. Il se serait peut-être contenté d'une chambre à deux lits s'il en réglait les frais; mais comme "c'est l'assurance qui paie", il demandera une chambre à un lit; ce qui est son droit. Par l'application des règles de la maison, tout sera en conséquence: frais divers, suppléments, note du médecin qui ne voudra pas se contenter du barème des accidents du travail — quelle que soit la condition financière du patient. Cela se paie, qu'on ne l'oublie pas, surtout, qu'en se répandant, l'usage devient un état d'esprit plus qu'un fait isolé.

L'ASSURANCE AUTOMOBILE

D'un autre côté, la moyenne des salaires ayant augmenté, l'indemnité à la suite de l'immobilisation augmentera aussi nécessairement. On ne se contentera pas d'une petite somme comme autrefois. Des esprits ingénieux se chargent d'allonger la réclamation en invoquant des préjudices divers.¹ Même si des demandes de \$100,000 sont souvent réglées pour \$5,000 ou moins, le total augmente rapidement. Ainsi, le coût du sinistre moyen dans la province de Québec est passé de \$354 en 1958 à \$401 en 1961 pour les voitures de promenade et de \$291 en 1958 à \$335 en 1962 pour les voitures commerciales.² Qu'on ne dise pas: il ne s'agit que d'une bien petite somme! C'est la hausse qui compte parce qu'elle indique la tendance. Pendant la même période (1958-1961) en effet, le nombre des voitures de promenade assurées est passé de 380,000 à 651,000. Quant au nombre des sinistres pour cette seule catégorie de voitures, il a augmenté de 58,777 à 86,596.³

Si le réclamant à tous les droits, il faut se hâter de régler au mieux parce que si la cause va devant un jury, l'indemnité pourra passer du simple au triple suivant l'adresse de l'avocat, la sentimentalité moyenne des jurés et les faits de la cause.

Quand on étudie la situation, on constate donc une augmentation substantielle du coût de la réparation, des frais individuels qui résultent de l'accident ainsi qu'une hausse appréciable des frais de règlement. L'assureur doit, en effet, faire faire une enquête après l'accident. Il ne peut accepter la simple déclaration de l'assuré qui est très mauvais juge dans sa propre cause. S'il ne va pas au fond des choses il s'expose à des surprises coûteuses. On dit que le temps arrange bien des choses. Si cela est vrai dans beaucoup de querelles, cela l'est rarement dans le cas des accidents d'automobile. Souvent, en effet, le temps les envenime, avec l'aptitude de l'accidenté à modifier les faits à son avantage, à les interpréter avec toute l'indulgence dont il est capable. Et c'est ainsi qu'il vaut mieux questionner témoins et acteurs du sinistre le plus tôt possible. Le travail est généralement fait par un tiers indépendant, qui fait rapport à l'assureur moyennant des honoraires qui vont croissant avec la difficulté de voir les témoins et de réunir les faits. Si l'affaire est simple, les frais seront relativement peu élevés. Mais si elle est complexe, la note s'arrondit avec les entrevues, les photos, les relevés, les déclara-

¹ De plus le nombre d'accidents mortels continue d'augmenter. Ainsi, durant les trois premiers mois de 1963, il y a eu 165 décès contre 135 en 1962. "R.A.C. News Letter" du 22 octobre 1963.

² Automobile Experience by province and by type of automobile — 1963. Dommages corporels et matériels aux tiers.

³ Idem. En 1962, le nombre était de 96,750. Il s'agit en l'espèce des dommages aux tiers qui sont les plus coûteux.

Il est vrai qu'en 1961 de nouvelles lois ont été votées. Le nombre des automobiles ayant augmenté, celui des accidents devait nécessairement être plus élevé, puisque la statistique tient compte des voitures assurées.

Pendant le premier trimestre de 1963, le nombre des blessés est passé de 4,500 en 1962 à 5,748. "R.A.C. News Letter" 22-10-63.

tions et l'étendue du rapport. Toutes choses qui s'avéreront précieuses pour l'assureur, lequel jugera avec son bon sens et sa connaissance du métier et, plus tard, pour l'avocat à qui le dossier sera remis. Celui-ci, en effet, se fera une opinion avec les données qui lui sont présentées. Même s'il connaît son métier, ses avis seront d'autant plus justes que le dossier préparé par l'expert sera bien fait. Mais cela également coûte de plus en plus cher.

Ont aussi augmenté sensiblement, les frais d'avocat et de justice, ainsi que les indemnités accordées par les tribunaux. Avec la hausse du coût de la vie, l'augmentation de la rémunération individuelle, les juges attribuent des sommes de plus en plus élevées, même si on n'a pas encore atteint au Canada les indemnités qui sont courantes aux Etats-Unis.

Restent les dispositions spéciales de la loi. Depuis 1961, l'assureur ne peut invoquer la nullité de la police à l'égard des tiers après un accident, même si l'assuré a violé des conditions essentielles comme l'usage qu'il était censé faire de l'auto ou le fait qu'il était ivre au moment de l'accident. Cette disposition paraît très raisonnable si l'on veut protéger la victime contre la faute de l'automobiliste; mais elle implique un coût supplémentaire assez important puisque, en 1962, une seule société a dû verser de cette manière dans la province de Québec quelque \$72,000 de plus qu'elle n'aurait dû.¹ Le législateur a voulu rendre intangible à l'égard de la victime un engagement de l'assureur; quitte pour celui-ci à revenir contre l'assuré. Mais dans combien de cas le recours n'est-il pas illusoire? Il aurait été si simple de laisser au Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile le soin de régler le cas en répartissant le coût — réduit d'ailleurs selon les dispositions de la loi — entre tous les assureurs.

On a créé ce Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles en 1961. Nous avons tenu à en féliciter le gouvernement au moment où il l'a constitué. Mais pourquoi n'a-t-on pas suivi le conseil de certains? Pourquoi n'a-t-on pas procédé, comme dans l'Ontario par exemple, où chacun paie une petite somme au moment de l'émission du permis de conducteur? En demandant de \$1 à \$10 par exemple, selon que l'on est assuré ou non, on aurait créé un fonds substantiel à peu de frais individuels et on aurait rapproché le moment où les tarifs d'assurance automobile auraient pu être diminués. Comme pour l'assurance hospitalisation, on a cru bien faire en n'exigeant rien du contribuable. Mais cela aussi se paie car au lieu de verser seulement le déficit du Fonds, les assureurs doivent faire face à tous les frais. En exigeant dix dollars des non-assurés, on les aurait incités à se faire garantir ou tout au moins on leur aurait demandé une somme plus élevée qu'aux autres. De plus, en fixant l'indemnité à \$10,000/\$20,000 pour les dommages corporels et à \$5,000 pour les dommages matériels, on a augmenté d'autant les charges des assureurs. Ajoutons que, depuis octobre 1963, le maximum a été porté à \$35,000.²

SUITE PAGE 93

¹ De plus, devant l'impossibilité d'invoquer la nullité du contrat dans certains cas graves comme l'ivresse, l'assureur perd un argument de compromis appréciable.

² Ainsi en 1962, le Fonds a coûté \$255,495 en indemnités et en frais d'administration. Durant les premiers six mois de 1963, il a déboursé ou mis en réserve \$957,310.

L'ASSURANCE AUTOMOBILE

- L'assurance automobile coûte cher
- Existence d'une méthode de tarification
- Le coût de l'assurance est-il justifié

suite de la page 31

La responsabilité de l'automobiliste envers les personnes transportées à titre gratuit est reconnue. Elle découle d'un grand principe de droit qui veut que chacun soit comptable de ses actes. Si la règle de la faute partagée existe, celle-ci doit être évidente, alors que dans les provinces de droit commun, l'automobiliste n'est pas responsable envers les personnes transportées sauf le cas de négligence criminelle. Ainsi, l'assureur évite des indemnités d'autant plus lourdes qu'elles entraînent parfois une connivence entre les intéressés, que les provinces de droit commun à tort ou à raison ne veulent pas accepter. Cela est avantageux pour l'automobiliste et l'assureur, mais cela peut être fort coûteux pour la victime de l'accident. Dans notre province, les indemnités que la reconnaissance du principe de responsabilité entraîne contribuent à augmenter les frais et les primes, comme aussi la présomption de faute de l'automobiliste envers le piéton.

Si l'assurance coûte cher, il y a à cela plusieurs raisons que nous avons énumérées précédemment. Nous voudrions maintenant nous demander comment on procède pour déterminer la prime, comment on cherche à traiter différemment les automobilistes prudents, adroits ou chanceux et les autres, c'est-à-dire les imprudents, les maladroits et les malchanceux; comment on tarife le risque suivant la marque, l'usage, la région. Nous terminerons, en indiquant les différences de tarif qui existent entre les provinces. Pour les fins de notre exposé, nous emprunterons au "Livre Vert"¹ des statistiques basées sur des faits réunis dans trois provinces: Québec, Ontario et Alberta. Comme on le verra, ces chiffres sont, au premier abord, assez étonnants.

Notons d'abord que les chiffres servant de base sont recueillis auprès de tous les assureurs. Ils sont ensuite classifiés et interprétés par un organisme central dont les frais sont payés par la communauté des assureurs: chacun contribuant pour une part proportionnelle aux dépenses de l'entreprise connue sous le nom de Canadian Underwriters' Association Statistical Agency.

Tous les assureurs faisant affaires dans neuf des dix provinces du Canada communiquent leurs statistiques chaque année à cet organisme, qui les ordonne et les publie dans un document connu sous le nom de "Automobile Experience" ou "Livre Vert". Seule la province de Saskatchewan tient ses chiffres à part. Ainsi, vers l'automne de chaque année, après avoir pris connaissance des tableaux arrêtés à la fin de juin, en regard de leurs résultats d'ensemble, les assureurs décident ce qu'ils feront l'année suivante, à partir du 1er janvier généralement. Le recueil de la *Statistical Agency* analyse les résultats de chaque province et de chacune des ré-

gions qui la constituent. Ainsi dans le Québec, il y a:

- i) Montréal et la région, Québec et la région;
- ii) Hull et la région;
- iii) Sherbrooke et Lennoxville;
- iv) Trois-Rivières, Grand'Mère, Shawinigan Falls et la région;
- v) Le Nord et le Nord-est de Québec;
- vi) Le reste de la province, y compris la Gaspésie.

Dans chacune de ces divisions territoriales, sont étudiés les résultats des voitures privées (citadins et ruraux séparément), des voitures commerciales et ceux des taxis, autobus, ambulances, voitures diverses. Pour chacun de ces groupes sont indiquées les données statistiques classées sous les principales rubriques: dommages aux tiers, à l'auto par collision ou capotage, incendie, vol, etc. Ainsi, les assureurs peuvent-ils avoir les chiffres nécessaires pour établir des comparaisons entre les régions, les postes et les usages: voitures privées, commerciales, taxis, etc. et les types de voitures entre eux.

Si nous donnons ces détails, c'est pour montrer que les tarifs ne sont pas fixés au hasard des jours, de l'humeur et des hommes. Ils sont déterminés généralement par la Canadian Underwriters' Association, après consultation avec l'Independent Insurance Conference. Le tarif de la C.U.A. étant adopté, les autres groupements ou assureurs individuels (Lloyd's, etc.) s'alignent sur lui en gardant une différence plus ou moins grande suivant les années, la concurrence, les résultats plus ou moins défavorables. On ne peut donc dire que les tarifs sont fixés arbitrairement. Ils le sont suivant une méthode statistique connue, qu'on peut critiquer comme toutes les constructions humaines, mais qui existe. Même si elle retarde parfois sur les événements et même si elle n'est pas d'une exactitude absolue, elle indique assez bien les tendances et les moyens d'y pourvoir.

Ainsi en 1963, effrayés par leurs résultats et les indices que leur fournissait le "Green Book", tous les assureurs canadiens augmentèrent leurs tarifs, sauf dans le Québec où des considérations de prudence politique retardèrent d'un an la hausse que semblaient exiger les résultats anticipés, malgré les profits réalisés en 1960 et en 1961.

Poussés par la nécessité, les assureurs du Québec ont demandé une augmentation à leur tour, en 1964, car si les résultats de 1962 n'ont pas été bons ceux de 1963 s'annoncent mauvais.

Dans l'ensemble, quelles directives suit-on pour essayer de rattraper le coût croissant des sinistres? On essaie, en somme, d'amener les tarifs à un niveau tel qu'ils permettent:

- a) d'éviter le déficit technique. Pour cela, les sinistres et les frais de règlements ne doivent pas dépasser en règle générale de 63 à 68 pour cent des primes acquises, suivant les frais et l'importance des affaires de chacun.
- b) de réaliser si possible un léger profit technique afin d'augmenter les réserves ou, tout au moins, de ne pas les diminuer. Celles-ci sont essentielles à la survie d'une société, en effet;
- c) de ne pas avoir à combler le déficit technique par le rendement du portefeuille; ce qui est à la fois souhaitable et discutable.

Le véritable problème est donc de maintenir les tarifs à un niveau permettant de faire face aux sinistres et aux frais d'administration, tout en tenant compte qu'il faut traiter chaque assuré suivant le risque qu'il présente. On ne peut pas plus exiger une prime unique pour toutes les voitures

¹ De la Canadian Underwriters' Association Statistical Agency.

sans distinction, qu'une prime uniforme pour tous les assurés sans tenir compte de leur dossier. C'est à ce moment-là que le problème de tarification devient plus difficile d'application. On le résout tant bien que mal en déterminant certaines règles dont voici un exemple:

Pour un assuré ayant eu

Prime ¹	Aucun accident depuis 3 ans	Aucun accident depuis 2 ans	Aucun accident depuis 1 an	Un accident dans les 12 mois antérieurs
PROMENADE				
Dommages corporels et matériels, collision, assurance combinée...	\$145.00	\$166.00	\$185.00	\$217.00
AFFAIRES				
Dommages corporels et matériels, collision, assurance combinée...	\$214.00	\$245.00	\$274.00	\$323.00

Comme on le voit, la différence est considérable selon que l'assuré présente un dossier vierge ou un dossier chargé d'un seul sinistre dans l'année précédente. C'est ainsi que l'assureur s'efforce de traiter mieux un assuré prudent n'ayant pas eu de sinistre que celui qui en a eu soit régulièrement, soit un dans les derniers douze mois.

La différence de prime est également sensible selon l'usage.² Ainsi, suivant les chiffres qui précèdent:

	Prime
Promenade	\$217.00
Affaires	323.00
Voiture d'agriculteur	150.00 ³

Et suivant la marque de la voiture: ⁴

	Collision ⁵ (franchise de \$100)	Combinée
Chevrolet Sedan Biscayne 1963	\$56.00	\$16.00
Oldsmobile Sedan 88 1963	76.00	22.00
Cadillac (62) Coupé 1963	95.00	27.00

Les assureurs font, ainsi, un réel effort pour rendre justice au risque que présente l'assuré suivant la marque, l'usage, le dossier et l'endroit.

Restent deux questions que nous aimerions traiter en terminant. Comment le tarif du Québec se compare-t-il à celui d'autres provinces du Canada? Peut-on justifier le tarif de Québec?

¹ Voiture Chevrolet Biscayne 1963. Garantie: dommages corporels et matériels, collision (\$100), garantie combinée.

² Pour une voiture Chevrolet Biscayne.

³ Une différence de \$173 entre les deux catégories de voitures semble injustifiée puisqu'elle provient des sections A et C (collision) dans la province de Québec. La proportion des accidents (dommages corporels et matériels) est de 150 par mille pour les voitures particulières et 82 par mille pour les voitures de cultivateurs. Le coût moyen par accident, était de \$387 pour le premier groupe et de \$449 pour le second en 1962. Dans un cas comme dans l'autre, les statistiques ne semblent pas justifier entièrement la différence actuelle de traitement entre les deux groupes. Même si la fréquence d'accidents est moindre à la campagne, les chiffres qui précèdent indiquent, nous semble-t-il, pourquoi l'assurance des ruraux causent de sérieux ennuis à ceux qui en traitent.

⁴ Pour les dommages aux tiers, la prime est la même pour un même usage, une même région et un même dossier.

⁵ Aucun accident depuis trois ans. Usage de promenade.

La réponse à la première question est plus facile qu'à la seconde. Voici, en effet, quelques chiffres tirés du "Livre Vert" qui font voir toute l'ampleur du problème:

Prime moyennée	Québec	Ontario	Alberta	Neuf provinces
Pour la garantie de responsabilité civile résultant de dommages corporels et matériels	\$81.46	\$46.75	\$35.79	\$53.45

La différence est énorme. Dans Québec, on paie 2.27 fois de plus qu'en Alberta et 1.74 fois de plus que dans l'Ontario. C'est inadmissible, dira-t-on! Comment peut-on imaginer que des gens vivant dans un même pays et conduisant les mêmes voitures puissent payer des primes aussi différentes pour un même risque?

L'objection est sérieuse. Avant de l'examiner de plus près, il faut étudier d'autres chiffres qui nous permettront de mieux voir le problème. Peut-être y trouvera-t-on également des éléments de justification.¹

I — D'abord le nombre des voitures assurées dans les neuf provinces puis dans les trois qui font l'objet de l'exemple:

Neuf provinces	Québec	Ontario	Alberta
2,890,564	639,018	1,291,105	237,076

II — Le nombre d'accidents dans chaque province en 1958 et 1962; ce qui montrera une rapide croissance pour les cas de responsabilité civile (dommages corporels et matériels):²

	Neuf provinces	Québec	Ontario	Alberta
1958	234,249	58,777	107,797	15,155
1962	296,921	96,750	124,630	17,194

III — Puis, le coût moyen des accidents pour les voitures privées à l'exclusion des voitures d'agriculteurs:³

	Neuf provinces	Québec	Ontario	Alberta
1958	\$312.	\$354.	\$285.	\$300.
1962	\$377.	\$367.	\$375.	\$342.

¹ Basée sur les chiffres de la C.U.A.S.A. — 1962, en divisant les primes acquises par le nombre d'automobiles assurées.

² Dans ces quatre exemples, il s'agit de dommages corporels et matériels dans le cas des voitures privées, à l'exclusion des voitures d'agriculteurs. Si nous avons choisi ce poste, c'est qu'il est l'élément principal de la prime.

³ Agriculteurs exclus.

⁴ Voici quelques explications données par l'actuaire du "Green Book" au sujet du coût moyen des sinistres. "Les chiffres sous cette rubrique représentent le montant payé en moyenne pour chaque sinistre. Un coût moyen des sinistres élevé dans un territoire faisant un bon volume d'affaires serait l'indice d'une prépondérance de sinistres importants, tandis qu'un taux plutôt bas indiquerait qu'en moyenne les sinistres payés sont relativement petits. Lorsque le coût moyen des sinistres varie beaucoup d'une année à l'autre, cela est l'indice de quelques sinistres excessifs et l'attention doit alors se porter sur la moyenne de l'ensemble des années plutôt que d'une année particulière. A ce sujet, nous attirons l'attention sur le fait que tous les sinistres comportant Blessures corporelles et Dommages matériels au-delà des limites standards sont compris dans le relevé."

IV — Puis enfin, le coût total des accidents en 1962 et le rapport aux primes acquises:

	Neuf provinces	Québec	Ontario	Alberta
a) \$111,939,000.	\$37,442,000.	\$46,736,000.	\$5,880,000.	
b) \$153,508,000.	\$52,055,000.	\$60,351,000.	\$8,484,000.	
a-b) 72.9%	71.9%	77.6%	69.3%	

a) Coût des accidents
b) Montant des primes
a-b) Pourcentage de a à b

Il ressort de ces quatre tableaux:¹

a) que dans Québec il n'y avait en 1962 que 22 pour cent des voitures assurées au Canada, tandis que l'Ontario en avait 45 pour cent.

b) que des trois provinces, Québec a le coût moyen des accidents le plus élevé: plus haut encore que la moyenne des neuf provinces.

c) qu'en 1962 avec 22 pour cent des voitures assurées, la province de Québec a eu 32 pour cent des accidents. Cela s'ajoute au coût moyen le plus élevé par accident:

\$387 contre \$342 en Alberta.

d) que de 1958 à 1962, le nombre des accidents, dans le cas des voitures assurées, a augmenté de 64 pour cent dans Québec et de 15 pour cent dans l'Ontario. Il est vrai qu'en 1961, on a adopté dans la province de Québec des lois qui, comme dans l'Ontario, ont fait augmenter le nombre des autos assurées; donc du nombre des accidents recueillis par la statistique.

e) qu'avec une prime moyenne de \$81.46 contre \$35.79 en Alberta, la province de Québec, selon les chiffres du "Livre Vert", a un rapport sinistres-primes pour la section A², qui est même plus élevé que celui de l'Alberta, c'est-à-dire respectivement 71.9% (Québec) et 69.3% (Alberta). Et cela bien qu'on y paie 2.27 fois la prime moyenne de l'Alberta.³ Malgré cela, les assureurs ne parviennent ni à mettre les deux bouts ensemble, puisqu'il ne leur faudrait guère dépasser 63 pour cent des primes; ni à améliorer le rapport des sinistres aux primes.

Les statistiques du "Livre Vert" sont inexactes, pensera-t-on? Si cela est vrai, il faudrait le démontrer. Or, comme nous le noterons plus loin, ce serait au service des Assurances à le faire. Jusqu'à preuve du contraire, il nous faut bien les utiliser.

¹ Destinés tout au plus à donner une tendance.

² Dommages corporels et matériels.

³ Ajoutons à ce qui précède que la fréquence des sinistres a été comme suit dans les deux provinces depuis 1958, dans le cas de voitures assurées:

	Québec	Alberta
1958	15.5	7.2
1959	13.	6.9
1960	12.7	6.6
1961	13.3	7.6
1962	15.1	7.3

La différence se maintient à peu près régulièrement depuis 1958. Elle s'explique particulièrement par le fait que l'Alberta est une province au sol peu accidenté, pour la plaine tout au moins où se trouve la plus grande partie de la population. De colonisation relativement récente, les routes y sont assez larges et droites parce qu'elles n'ont pas eu à remplir à l'origine la même fonction de lien entre les habitations que dans l'Est du pays. Elles relient les villes et les villages entre eux. Les villes ne sont pas très grandes. Calgary avait 181,000 âmes et Edmonton 226,000 en 1956. Les rues y sont larges, en damiers. Et comme le sol est plat, on n'y a pas les mêmes difficultés de circulation, en hiver, que dans les rues de Québec et de Montréal aux pentes nombreuses, accentuées et très glissantes.

Devant ces chiffres, faut-il conclure que les tarifs de Québec ne sont pas assez élevés et qu'ils doivent être augmentés? Voici d'autres chiffres qui ont trait aux résultats de 1961 et de 1962 pour l'ensemble de l'assurance automobile dans la province cette fois:

	1961	1962
Primes acquises	\$108,430,000.	\$118,430,000.
Sinistres réglés ou en voie de règlement	65,151,000.	60,831,000.
Rapport en %	61.2	65.25

Si on admet que, pour ne pas avoir de déficit technique, il ne faut guère dépasser 63 pour cent, la conclusion s'impose, à moins:

a) que les réserves pour sinistres en cours de règlement soient trop élevées. Cinq ou dix pour cent suffisent à justifier une essentielle marge de sécurité;¹

b) que les assureurs ne versent des commissions dépassant 15 pour cent. Avant d'accepter une augmentation de tarif, il serait bon croyons-nous, que le surintendant des Assurances impose d'uniformiser la commission de l'intermédiaire. Il empêcherait ainsi une concurrence dangereuse et coûteuse;

c) à moins, enfin, que la part des dépenses attribuées à Québec ne soit trop élevée.

Au début de cet article, nous avons noté que, devant le coût de l'assurance automobile, certains concluaient sans hésitation que seule l'étatisation de l'assurance automobile permettrait d'en diminuer le coût. Nous ne le pensons pas. L'étatisation en soit n'est pas une panacée.

Le gouvernement est dans son rôle normal quand il surveille, contrôle, intervient pour redresser certaines choses inadmissibles ou pour empêcher et réprimer les abus. Qu'il enquête pour se rendre compte par ses propres moyens si les tarifs sont trop ou pas assez élevés! Qu'il impose aux assureurs un tarif qu'il jugera acceptable, qu'il mette à la disposition des assureurs les moyens de maintenir leurs frais au minimum, qu'il refuse par le truchement du surintendant des Assurances une augmentation des tarifs s'il juge que les assureurs doivent d'abord mettre de l'ordre dans leur maison, nous sommes d'accord. Nous ne comprenons pas d'ailleurs pourquoi il exerce un contrôle sur l'administration même des sociétés, alors qu'il les laisse libres d'agir comme elles l'entendent pour la détermination des tarifs: source même de leur bon ou mauvais état financier. Nous savons quel conflit existe entre l'Etat fédéral et les provinces; mais il semble que le surintendant des Assurances fédéral

¹ La constitution des réserves pour sinistres en cours de règlement est une des difficultés techniques de l'assurance automobile. Autant il est facile de savoir à combien s'élèveront les dommages dus à l'incendie et au vol, autant il est aléatoire de fixer le montant qu'atteindront les indemnités dans le cas de la responsabilité civile. Le cas sera-t-il réglé de gré à gré et, si oui, que seront les exigences raisonnables de l'accidenté? Un écart de plusieurs milliers de dollars est possible. Et si la cause est référée au tribunal que décideront le juge ou le jury? A combien fixeront-ils le préjudice subi? L'écart peut être considérable. Aussi y a-t-il là l'aléa principal de la réserve. On peut accepter une certaine différence au total, mais il ne faut pas que l'assureur cherche dans la réserve une occasion de payer moins d'impôt sur le revenu: ce qui est inacceptable au double point de vue du gouvernement que l'on prive d'un revenu et de l'assuré à qui l'on fait payer une prime trop élevée en invoquant des mauvais résultats techniques.

se soit effacé jusqu'ici devant l'autorité de ses collègues provinciaux dans ce domaine particulier. Avant de parler d'étatisation, il faudrait peut-être suggérer que l'on mette le surintendant provincial en mesure de se rendre compte par ses services:

- a) si les chiffres dont on dispose sont exacts;
- b) si on doit imposer aux assureurs des normes différentes de tarification.

Il nous semble qu'à cela devrait se limiter l'intervention de l'Etat. S'il met la main sur l'assurance automobile dans la province de Québec, il ne supprimera pas le coût croissant des automobiles et de leur réparation, les exigences croissantes des accidentés, les interventions et les surenchères électorales, l'augmentation des frais de règlement, des notes d'avocat et des indemnités accordées par les tribunaux: toutes choses qui correspondent à notre conception actuelle de la liberté et qui en sont le prix.

Si l'on veut que l'assurance soit obligatoire, la chose est très facile à réaliser, mais il faudra quand même compléter la mesure par des organismes comme le Fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, qui protègent l'accidenté contre les non assurés. Tant que l'émission des permis de circulation relèvera des provinces, il ne sera pas possible, en effet, d'avoir un régime assez uniforme pour que tous les accidentés soient indemnisés. C'est ce que l'Etat de New-York par exemple, a dû faire et c'est ce que nous devrions faire nous-même si nous décidions d'avoir l'assurance obligatoire.

Quel que soit le régime d'assurance, si nous voulons que les mesures actuelles donnent leur plein rendement, il ne faudrait pas comme à dessein accumuler les mesures qui alourdissent le coût de l'assurance. Nous en avons indiqué quelques-unes précédemment. Nous ne reviendrons pas sur le sujet. Rappelons aussi qu'il faudrait faire appliquer les lois dans toute leur rigueur. On dispose de lois, de mesures et de règlements qui, ailleurs, donnent des résultats. Comment se fait-il qu'elles n'apportent pas ici les mêmes fruits? Serait-ce qu'on les applique avec trop de mollesse, qu'on laisse encore intervenir des influences locales qu'on ne devrait pas accepter? Et pourquoi n'a-t-on pas encore généralisé l'examen périodique des voitures qui circulent dans les grandes routes? Il y a de lourds camions qui dévalent le long des rues et vont frapper des automobiles arrêtées au bas de la côte. Il y a des gens qui sont blessés ou tués sur les trottoirs ou même sur leur terrain par des automobiles dont on perd soudain le contrôle. Il y a des gens qui causent des accidents terribles par leur simple négligence ou leur maladresse; mais surtout parce que leur voiture n'est pas au point. Il y a encore des magistrats qui sont trop indulgents et des chefs de police qui n'ont pas envers les gens de la région les mêmes exigences qu'envers les gens de l'extérieur. C'est cela qu'on devrait demander de corriger, car c'est cela et tout ce que nous avons indiqué précédemment qui explique pourquoi le coût de l'assurance automobile est si élevé.

On dit parfois aussi: c'est l'intermédiaire qui coûte cher en assurance automobile. Voyez, par

² Dans un discours prononcé récemment un ministre provincial a annoncé que l'on imposerait bientôt l'inspection périodique et l'usage de ceintures de sécurité. C'est une double mesure excellente. On suivra ainsi l'exemple de la Saskatchewan et de la Colombie britannique.

exemple, les résultats obtenus par les sociétés qui traitent directement avec l'assuré: les *direct writers*. Il est vrai que certaines de ces sociétés ont, certaines années, des résultats intéressants et que leurs affaires augmentent rapidement.¹ Mais qu'on ne se fasse pas d'illusion, elles n'acceptent que les meilleurs risques et, sauf exception, elles se débarrassent des autres avec une facilité qu'il faut avoir constatée pour y croire. C'est une excellente manière de gagner de l'argent, mais ce n'est pas une conception de l'assurance qui est acceptable. Si elle se généralisait, elle permettrait à l'assureur de s'en tirer mieux, mais elle ne satisferait pas l'assuré qui a droit à un traitement équitable s'il est prêt à collaborer, même si la guigne, sa maladresse ou une certaine imprudence l'exposent à des accidents répétés. Ne trouve-t-on pas la même tendance chez les autres assureurs, dira-t-on? Oui, mais dans une certaine mesure seulement. Et c'est là que le courtier ou l'agent interviennent, comme aussi dans le règlement de certains sinistres, dans la discussion du tarif applicable, dans le financement occasionnel de la prime. Tout cela justifie l'existence de l'intermédiaire; mais nous sommes tout à fait d'accord qu'on devrait faire une différence entre le simple apporteur d'affaires et celui qui étudie les besoins de son client, les satisfait, fait adapter la police à ses besoins, intervient dans les règlements difficiles; bref justifie sa rémunération.

Nous sommes tout à fait d'accord également qu'avant d'accorder une augmentation de tarif, le

¹ Dans l'ensemble, cependant, leurs affaires ne sont guère meilleures.

surintendant des Assurances devrait voir à ce que les commissions de l'intermédiaire ne servent pas d'instrument de concurrence et qu'on l'uniformise en créant des groupes dont la rémunération varie suivant les services rendus. Nous savons combien l'application serait difficile, mais il vaudrait la peine qu'on en étudie les modalités et que, si on adopte une règle, on l'applique.

En terminant, répétons ce que nous avons déjà dit: le gouvernement peut contrôler davantage l'assurance automobile; il peut compléter les mesures de sécurité déjà prises et il doit obtenir la collaboration des milieux intéressés pour l'application des règles qu'il a adoptées. C'est à cette condition qu'on empêchera le coût de l'assurance de devenir de plus en plus élevé.

Mais les autorités provinciales n'ont sans doute pas actuellement les services administratifs voulus pour entrer dans le champ même de l'assurance automobile. Elles n'ignorent pas également que si elles s'en emparaient, elles atteindraient bon nombre d'entreprises québécoises dans leurs oeuvres vives. Quelle logique y aurait-il à les démolir quand on cherche au contraire à consolider l'Entreprise sous toutes ses formes dans la province? Quelle qu'elle soit: gouvernementale, privée ou mixte, celle-ci a droit d'être aidée, protégée, développée. Mais elle doit aussi être assez solidement contrôlée dans ce domaine des assurances qui a une telle importance au point de vue social en particulier.

Nous admettons en terminant, pour fins de discussion, que la hausse des tarifs d'assurance automobile n'est pas l'unique solution aux problèmes actuels de l'assurance automobile. Pour qu'elle ne soit pas nécessaire, il faut que les résultats soient meilleurs, que les accidents soient moins nombreux. Sans quoi par le jeu ordinaire de l'opération d'assurance, le tarif ne peut qu'augmenter. Et qu'on ne s'imagine pas que l'Etat empêchera quoi que ce soit en étatisant. S'il ne corrige pas la situation dans ses causes essentielles,¹ s'il n'organise pas mieux le contrôle, s'il n'empêche pas les abus, son administration ne fera qu'empirer les choses. Or, il peut contribuer à assainir la situation sans se mettre sur les bras une autre énorme affaire, dont les problèmes s'ajouteraient à tous ceux que lui pose la loi de l'assurance-hospitalisation, excellente en soi, mais qui implique des conséquences financières et administratives assez lourdes. □

¹ C'est-à-dire, en particulier, la fréquence des sinistres. Rappelons à ce sujet les chiffres de Québec et, cette fois, ceux de l'ensemble des neuf provinces. Ils ont trait à l'assurance de responsabilité civile pour les voitures privées (à l'exception des cultivateurs):

Année	Québec	Neuf provinces
1958	15.5	9.9
1959	13.0	9.3
1960	12.7	9.0
1961	13.3	9.6
1962	15.1	10.3

Là nous paraît être la cause principale d'une situation déplorable, qui est à la source même des primes élevées que l'on doit payer pour l'assurance-automobile dans notre province. Pour la corriger, il faudrait surtout qu'on applique les lois existantes avec toute la rigueur nécessaire. Tant qu'on laissera dans l'esprit des gens l'impression que tout finira par s'arranger, on contribuera à maintenir la situation actuelle.

2
Hawking
auto school

Insurance Rate Boost Substitute For Enforcement Of Traffic Laws

Sir,—Some weeks ago an announcement was made on the local news media to the effect that a further increase in car insurance rates would be forthcoming. This statement was publicly defended by a person of local political prominence, Mrs. C. Casgrain.

I was very pleased to see, a few days later an editorial in THE MONTREAL STAR, taking a stand against the proposed rate increase and Mrs. Casgrain's defence of it. Since that time, little has been heard about this issue, and I would not be surprised if that were the end of it, and that the public just shrugs it off, accepts it and goes on about its business until the next rate increase is announced.

It can only be hoped that you and I and the rest of the driving public are more than a little concerned about this. However, unless we make our views known — by writing to our members of parliament, the press, the police, etc., — you can rest assured that nothing will be done about the real causes of our outrageously high car insurance rates.

It is all well and good to say that the Province of Quebec has a high accident rate, therefore insurance should cost more. This is a classic example of negative thinking. The truth is that none of this is necessary. We should ask ourselves why almost any other place in Canada has so much cheaper car insurance. Anyone with any intelligence can come up with the answers.

Traffic laws are enforced other places for both drivers and pedestrians. Police agencies are not just concerned with filling the town coffers by handing out parking tickets and harassing the motorist, while the reckless drivers and lawbreakers who endanger public safety get off scot free.

Many accidents are caused because faulty vehicles are on the road. Many of these should be in the scrap heap. Places such as Vancouver have compulsory vehicle inspection, paid for by the driver. Compare the "accident" rate there with ours.

Traffic planning and control is kept modern and efficient. Ask anyone who has travelled widely how ours compares. It is not even in the running.

When we see examples of dangerous and illegal driving we, that is the present "older generation," have ourselves to blame in a large measure. This includes the parents, the schools, etc. A lesson can surely be learned from the following example. During the past ten or twenty years, the behaviour of children and young people has not changed much basically, therefore, what you see today is a pretty good indication of the way our present crop of bad drivers grew up. You see it too often for it to be just a co-incidence, or peculiar to one area or age group. The next time you are out about town, especially the more residential or mixed business and residential areas, take a good look at the children on bicycles. I will bet you will see the majority of them driving along the wrong side of the street, deliberately dodging through traffic, making traffic avoid them; not using signals, or any of the rules of safety and good driving. Many of them seem to delight in taunting motorists, daring them to hit them and so on. They have a complete disregard for safety, the law, or other people. These young people will, in a very few short years, be the drivers who will take over our highways and streets. It is not much wonder that the "accident rate" is so high. When I went to the bicycle shop the other day to get a licence for my ten-year-old's bicycle, the man in the store said that it was ridiculous to issue licences, because it meant nothing; the Police never bothered to enforce the laws which apply to cyclists as much as motorists.

I could list some more answers, but this much ought to illustrate the point. How does

our City and Province compare with the rest of Canada on the above points? Not very well, I'm afraid. While I have blamed the public in general for much of this, I also blame the authorities. I have made reports of specific instances and the situation as I know it in general on several occasions. Every time you give the Police Department some concrete examples and suggest action or improvements they go to great lengths to expound on why it is either "impossible to do anything about it . . . because of . . . not enough men . . . the gravity of the situation . . . not practical . . . has been tried before . . . etc;" or else they say that orders and directives have been issued to do all possible to remedy the situation; and yet nothing comes of it. When you see drivers flagrantly defying all the traffic and safety rules practically under the noses of the Police with complete immunity, it makes you curious, does it not? I admit it is a tremendous task, but at least they could make a start. A real crackdown on bad drivers would more than fill the ticket quota, and the public would have some respect for the Police. Let's be honest, they don't at present.

P. MacDougall

Letters

What's Back Of Quebec's High Automobile Insurance

SIR.—Some weeks ago an announcement was made on the local news media to the effect that a further increase in car insurance rates would be forthcoming. This statement was publicly defended by a person of local political prominence, Mrs. C. Casgrain.

I was very pleased to see, a few days later, an editorial in a local paper, taking a stand against the proposed rate increase and Mrs. Casgrain's defence of it. Since that time, little has been heard about this issue, and I would not be surprised if that were the end of it and that the public just shrugs it off, accepts it and goes on about its business until the next rate increase is announced.

It can only be hoped that you and I and the rest of the driving public are more than a little concerned about this. However, unless we make our views known—by writing to our members of parliament, the press, the police, etc.—you can rest assured that nothing will be done about the real causes of our outrageously high car insurance rates.

It is all well and good to say that the Province of Quebec has a high accident rate, therefore insurance should cost more. This is a classic example of negative thinking. The truth is that none of this is necessary. We should ask ourselves why almost any other place in Canada has so much cheaper car insurance. Anyone with any intelligence can come up with the following answers.

(1) Traffic laws are enforced, for both drivers and pedestrians. Police agencies are not just concerned with filling the town coffers by handing out parking tickets and harassing the motorist, while the reckless drivers and lawbreakers who endanger public safety get off scot free.

(2) Many accidents are caused because faulty vehi-

cles are on the road. Many of these should be in the scrap heap. Places such as Vancouver have compulsory vehicle inspection, paid for by the driver. Compare the "accident" rate there with ours.

(3) Traffic planning and control is kept modern and efficient. Ask anyone who has travelled widely how ours compares. It is not even in the running.

(4) When we see examples of dangerous and illegal driving, we, that is the present "Older Generation," have ourselves to blame in a large measure. This includes the parents, the schools, etc. A lesson can surely be learned from the following example. During the past ten or twenty years, the behavior of children and young people has not

changed much basically, therefore, what you see today is a pretty good indication of the way our present crop of bad drivers grew up. You see it too often for it to be just a co-incidence, or peculiar to one area or age group. The next time you are out about town, especially the more residential or mixed business and residential areas, take a good look at the children on bicycles. I bet you will see the majority of them driving along the wrong side of the street, deliberately dodging through traffic, making traffic avoid them; not using signals, or any of the rules of safety and good driving. Many of them seem to delight in taunting motorists, daring them to hit them and so on. They have a complete disregard for safety, the law, or other people. These young people will, in a very few short years,

be the drivers who will take over our highways and streets. It is not much wonder that the "accident rate" is so high. When I went to the bicycle shop the other day to get a licence for my ten-year-old's bicycle, the man in the store said that it was ridiculous to issue licences, because it meant nothing; the Police never bothered to enforce the laws which apply to cyclists as much as motorists.

I could list some more answers, but this much ought to illustrate the point. How does our City and Province compare with the rest of Canada on the above points? Not very well, I'm afraid. While I have blamed the public in general for much of this, I also blame the authorities. I have made reports of specific instances and the situation as I know it in general on several occasions. Every time you give the Police Department some concrete examples and suggest action or improvements, they go to great lengths to expound on why it is either "impossible to do anything about it . . . because of . . . not enough men . . . gravity of the situation . . . not practical . . . has been tried before . . . etc."; or else they say that orders and directives have been issued to do all possible to remedy the situation, and yet nothing comes of it.

When you see drivers flagrantly defying all the traffic and safety rules practically under the noses of the Police with complete immunity, it makes you curious does it not? I admit it is a tremendous task, but at least they could make a start. A real crackdown on bad drivers would more than fill the ticket quota, and the public would have some respect for the Police. Let's be honest, they don't at present. A copy of this is going to the papers, Minister of Highways, Police, etc. Perhaps a few more letters will help.

P. MACDOUGALL

July 28

QUEBEC PROJETTE:

- Enquête sur les taux d'assurance-auto
- Création d'une régie de l'assurance
- Système de points pour les permis

QUEBEC. (DNC) — Le ministre des Transports, Mme Claire Kirkland-Casgrain, a déclaré hier que le gouvernement étudiait la possibilité d'une enquête sur les taux d'assurance-automobile et la création d'une régie de l'assurance au Québec. Elle a également laissé entendre qu'un système de points, ou de "démérites", pour les permis de conduire

L'Association, reprenant une résolution adoptée lors de son dernier congrès, affirme qu'il est faux de prétendre que la hausse de taux d'assurance est due principalement à l'augmentation du nombre des accidents de la route.

"Il semblerait que les compagnies d'assurance-automobile, par leurs méthodes d'opération, les évaluations exagérées des dommages, leur tolérance envers certains garagistes, ce qui constitue un véritable système d'exploitation et d'abus de confiance, sont une cause importante de la hausse des primes", déclare la résolution.

L'Association désire donc une enquête sur la fixation des taux et la création d'une Régie de l'Assurance "dont le rôle serait d'étudier à fond les bilans financiers des compagnies d'assurance et leur fonctionnement, et de protéger le public contre tous les abus qui pourraient survenir".

Madame Kirkland-Casgrain

n'a pas élaboré sur ce sujet autrement que pour dire qu'il était à l'étude.

Sous le titre "syndicalisme et gangstérisme" les camionneurs demandent que le gouvernement annule les certificats de reconnaissance syndicale des Teamsters lorsque ceux-ci ne respectent pas la loi.

On fait valoir que les ouvriers de l'industrie du camionnage sont vulnérables "aux méthodes fortes" et que l'industrie elle-même est harcelée par des grèves illégales et des arrêts de travail.

Les camionneurs demandent également que les autorités les protègent contre l'expansion des chemins de fer dans le domaine du transport routier.

Points et démerites

Le système de "points" et de "démérites" aurait été appliqué avec succès dans plusieurs autres endroits en Amérique du nord.

serait appliqué dans la province vers la fin de l'an prochain.

Par sa déclaration sur la possibilité d'une enquête sur les taux d'assurance-automobile et la création d'une régie de l'assurance, Mme Kirkland-Casgrain répondait à une requête contenue dans un mémoire présenté par l'Association du camionnage du Québec.

— mécanisation complète de la tenue des fichiers et des enregistrements au ministère;

— entraînement d'un corps compétent de policiers de la route dans toutes les parties de la province; et

— régularisation des procédures en vertu desquelles les greffiers dans les cours doivent transmettre au ministère toute condamnation suivant des infractions au code de la route.

Selon ce système de points proposé par le ministère, un permis de conduire serait retiré dès que son détenteur aurait accumulé un certain nombre de points défavorables.

Les camionneurs, par la voix du président de leur association, W. B. Tetley, ont protesté contre la hausse de la taxe sur l'essence décrétée dans le récent discours sur le budget par le premier ministre Jean Lesage.

M. Tetley a déclaré que l'on ne semblait pas apprécier autant qu'on l'aurait voulu la

contribution de l'industrie du camionnage à l'expansion économique de la province.

Par ailleurs, les camionneurs félicitaient le gouvernement provincial pour sa politique d'emprunts qui permettait d'améliorer le réseau routier de la province, et recommandaient que l'on poursuive cette politique avec vigueur.

Québec a des priorités plus urgentes

"Nous croyons que les délais à réaliser les projets d'envoie nécessités par l'accroissement du nombre de véhicules-automobiles coûtent plus cher à l'économie du Québec que les améliorations qui s'imposent", affirmait le mémoire.

Selon l'association des camionneurs, ce n'est pas "la richesse qui a rendu possible la construction de nos routes, ce sont bien au contraire nos routes qui ont fait notre fortune".

Dans le domaine de la sécurité routière, le mémoire réclamait l'inspection obligatoire des véhicules.

Madame Kirkland-Casgrain a répondu que pour le moment le gouvernement avait des priorités plus urgentes.

Elle a expliqué qu'un tel système d'inspection coûterait environ \$13 millions à établir, et environ \$5 millions annuellement en frais d'opération.

Le ministre a fait remarquer que l'Etat de l'Illinois avait abandonné ce système à cause des frais et des résultats non-concluants.

Le mémoire déclare en outre "que le temps des campagnes de sécurité routière est dépassé et qu'il faut maintenant adopter des mesures législatives".

Parmi les mesures préconisées par l'Association du camionnage se trouvent:

- Doubler le prix des permis aux chauffeurs non-assurés;
- faire disparaître la "fantaisie" de certaines municipalités en matière de signalisation routière et de règlements de vitesse;
- émission de permis de conduire avec photos en couleur;
- accélération du tracé de lignes blanches sur les routes réparées.

L'Association du camionnage réclame une enquête sur les taux d'assurance-automobile

par Gilles Daoust

L'Association du camionnage du Québec a révélé hier qu'elle soumettrait dès aujourd'hui à l'approbation de ses membres réunis en congrès, à l'hôtel Reine-Elisabeth, une résolution concernant la fixation des taux d'assurance-automobile et la création d'une régie de l'assurance dans le Québec. Il ne s'agit là que de l'une des 46

résolutions qui seront mises sur la table de l'assemblée générale, au cours du congrès.

La résolution, telle que rédigée, demande au gouvernement provincial d'instituer une enquête sur la fixation des taux d'assurance-automobile par les compagnies d'assurances dans le Québec et de créer une régie dont le rôle serait d'étudier les bilans financiers des compa-

gnies d'assurances, de protéger le public contre tous les abus qui pourraient survenir.

"Il est faux de prétendre, dit l'Association de camionnage, que les augmentations des primes d'assurance-automobile, qui ont atteint 30% dans les régions métropolitaines, sont dues uniquement à une multiplication des accidents de la route au Québec. Il semblerait par ailleurs que les compagnies d'assurance-automobile, par leurs méthodes d'opération, les évaluations exagérées des dommages, leur tolérance envers certains garagistes (ce qui constitue un véritable système d'exploitation et d'abus de confiance), sont une cause importante de la hausse des primes."

"Depuis la loi d'indemnisation aux victimes d'accidents-

automobiles, lit-on dans la résolution, le nombre des assurés a augmenté de 45% à 87%. Les compagnies d'assurances ont toujours suggéré que l'adoption d'une telle loi conduirait effectivement à la réduction des primes d'assurance-automobile."

Plus de 1,000 propriétaires d'entreprises de transport routier de tous les coins du Québec et même d'autres provinces, prennent part au congrès. L'assemblée générale, qui se réunit aujourd'hui, devra étudier un volumineux carnet, contenant une cinquantaine de résolutions, venant de toutes les sections de l'Association du camionnage.

L'une des résolutions demande au gouvernement provincial de créer sans délai un orga-

nisme de circulation qui aurait pour fonction immédiate de coordonner la circulation sur l'île de Montréal et de favoriser la réalisation de projets d'engergure dans le domaine de la voirie. La résolution a pour titre: "une île, une ville... du moins en ce qui touche la circulation routière."

Selon M. Camille Archambault, directeur des relations extérieures de l'Association, plusieurs résolutions, lors du congrès, auraient trait à cette même question d'un organisme de circulation.

L'association voudrait en effet qu'un tel organisme apporte des solutions à des situations "honteuses" comme il s'en trouve au passage à niveau de l'avenue Rockland, au rond-point L'Acadie et ailleurs...

M. Archambault a aussi fait allusion à la fantaisie qui régnait actuellement dans le domaine de la signalisation routière, différente d'une municipalité à l'autre, et même, à Montréal, différente d'une rue à l'autre.

Voici, en vrac, quelques-unes des autres résolutions qui seront étudiées au congrès: abolition du péage sur le pont Champlain, appui à M. Wagner dans sa lutte pour l'assainissement de la justice (cette résolution touchant plus particulièrement aux attentats dont les camionneurs sont victimes), traité de paix syndicale à l'Expo '67, un double permis aux automobilistes non assurés, émission des permis de conduire avec photo en couleur...

*Assurance
Auto*

L'Association du camionnage demande une enquête sur les taux d'assurance-automobile et une régie

par Gilles LESAGE

L'Association du camionnage du Québec demande au gouvernement provincial de faire enquête sur la fixation des taux d'assurance-automobile par les compagnies d'assurances, et de créer une régie de l'assurance.

Telle est l'une des 46 résolutions que les propriétaires d'entreprises de transport routier du Québec seront appelées à ratifier, à la demande de leur exécutif, au cours du congrès annuel de trois jours, qui a débuté hier dans un hôtel de la métropole.

M. Camille Archambault, adjoint au président et directeur des relations extérieures, a commencé les plus importantes des demandes de l'Association. Il a rappelé que, depuis l'instauration de la loi d'indemnisation aux victimes d'accidents-automobile, le nombre d'assurés dans le Québec a été porté de 45 à 87 pour cent, et que, dans le passé, les compagnies d'assurance suggéraient

qu'une telle loi conduirait à la réduction des primes d'assurance.

En fait, les compagnies ont augmenté les taux d'assurance-automobile dans le Québec, il y a quelques années, en moyenne de 17 p.c. pour les voitures et de 14 p.c. pour les camions; dans certains cas, la hausse a atteint 30 p.c. dans les régions métropolitaines. De plus, la Canadian Underwriters Association a annoncé une nouvelle hausse des primes, d'environ 15.8 p.c., pour 1965.

L'association du camionnage croit qu'il est faux de prétendre que ces augmentations sont dues uniquement à la multiplication des accidents de la route dans la province; d'autre part, il semblerait que les compagnies d'assurance-automobile, sont elles-mêmes une cause importante de la hausse des primes, par leurs méthodes d'opérations, les évaluations exagérées des dommages, leur tolérance envers certains garagistes, qui constitue un vé-

ritable système d'exploitation et d'abus de confiance.

L'Association du camionnage demande en outre au gouvernement provincial de mettre en vigueur un système de pointage ou de démerite pour les conducteurs de véhicules-moteur, et d'émettre des permis de conduire avec photo en couleurs du détenteur. Elle suggère aussi de doubler le coût de la licence des autos et autres véhicules non assurés dans la province, afin que le conducteur non assuré supporte le fardeau qui repose actuellement sur les épaules de l'automobiliste consciencieux.

Une autre importante résolution suggère aux autorités provinciales de créer sans délai un organisme de circulation qui aurait pour fonction immédiate de coordonner et d'améliorer la circulation sur l'île de Montréal et de favoriser la réalisation de projets

d'envergure dans le domaine de la voirie.

L'association favorise donc, à cet égard, le principe "une île, une ville," étant donné, dit-elle, que le meilleur moyen de libérer Montréal du marasme actuel dans le domaine de la circulation est d'établir un régime métropolitain, qui a permis à d'autres villes, notamment Toronto et Winnipeg, de connaître de remarquables progrès. L'Association du camionnage juge "très décevant le rapport Blier parce que la formule de gouvernement métropolitain qu'il préconise reste très imprécise et que ses suggestions semblent le fruit d'un compromis."

Elle donne comme exemples du manque de coordination le conflit concernant la traverse à niveau de l'avenue Rockland, l'étroitesse de la Côte-de-Liesse et la situation désastreuse de la circulation au rond-point l'Acadie et boulevard Métropolitain, trois cas

types, qui font l'objet de demandes précises des entreprises de camionnage.

Sur un point corollaire aux précédents, l'Association "demande respectueusement à l'Etat du Québec d'adopter incessamment une loi en vue d'établir des signaux routiers conventionnels et uniformes dans les rues municipales du Québec", ce qui éliminerait la grande fantaisie dont les municipalités font preuve dans ce domaine.

L'Association s'alarme de la recrudescence effarante de vols de camions, et de la violence dont les chauffeurs sont souvent victimes lors de ces attentats. Elle dénonce "l'audace croissante des criminels endurcis et l'insouciance et la mollesse des tribunaux à l'endroit des récidivistes", en les remettant trop facilement en liberté provisoire. Elle prie donc les autorités policières d'intensifier la surveillance des camions, et "à la magistrature d'agir avec plus de sévérité et de ne pas remettre en liberté provisoire les spécialistes de vols de camions".

De plus, l'Association du camionnage félicite et appuie le procureur général, M. Claude Wagner, "dans sa lutte pour l'assainissement de la justice et l'encouragement à continuer le travail qu'il a si bien commencé".

Commentant le traité de paix syndicale en vigueur à l'Exposition universelle de 1967, les entreprises de camionnage du Québec suggèrent à la Compagnie canadienne de l'Expo "de clarifier ou de réviser le contrat signé avec les unions ouvrières, si elle ne veut pas être privée des services essentiels de transport routier". En vertu de ce traité de paix, il semble qu'il ne soit pas permis aux camionneurs non syndiqués de se rendre à l'emplacement de l'Expo. La grande majorité des entreprises de camionnage du Québec ne sont pas sous contrat de travail, mais plusieurs d'entre elles sont toutefois contrôlées par des comités paritaires.

L'Association s'en prend au joug étranger qui pèse sur les unions ouvrières, dénonçant en particulier "les grèves illégales, arrêts de travail, intimidation, de la part du local 106 de l'International Brotherhood of Teamsters". Elle demande au ministère du travail "d'intervenir pour que cette union respecte intégralement le code du travail de la province de Québec, et qu'elle soit avisée qu'elle perdra ses certificats de reconnaissance syndicale si elle continue à se moquer des législations de l'Etat du Québec".

Au gouvernement d'Ottawa, on demande de "cesser d'exiger un tribut des automobilistes de l'Etat du Québec", et d'abolir le péage sur le pont Champlain.

Les entreprises de camionnage dénoncent une fois de plus la concurrence des chemins de fer dans le transport routier et protestent contre les octrois "irrationnels" qui leur sont accordés par le fédéral.

Assurance
Auto

Les compagnies d'assurance devaient augmenter les primes, vu leurs déficits

— M. Michel Parizeau

"Les compagnies d'assurances canadiennes sont dans un état critique. L'augmentation récente des primes d'assurance-automobile était justifiée et même insuffisante si l'on tient compte que les compagnies, dans leurs opérations d'assurance à travers le Canada, ont enregistré un déficit de 77 millions l'an dernier."

C'est ce qu'a affirmé hier un professeur de l'École des Hautes Études Commerciales, M. Michel Parizeau, au cours d'un colloque sur les faux élevés des primes d'assurance-automobile, organisé par l'Association des camionneurs du Québec, présentement en congrès à Montréal.

Notons que cette association, qui a adopté hier 46 résolutions touchant des questions de transport routier, se propose de demander au gouvernement d'instituer une enquête sur la fixation des taux d'assurance-automobile dans le Québec et de créer une Régie de l'assurance devant protéger le public contre les abus.

M. Parizeau a déclaré que les compagnies d'assurance avaient manqué gravement dans la présentation de leurs taux de base et il a démontré par des chiffres, que les primes n'avaient pas vraiment augmenté.

M. Parizeau a été plus loin encore en affirmant que, selon lui, la tarification actuelle était insuffisante pour que les compagnies arrivent à joindre les deux bouts. "Il faut cependant distinguer, a-t-il dit, entre les compagnies canadiennes et celles dont le siège social est à l'étranger et qui se souviennent peu de nos problèmes, ne faisant qu'une partie de leurs affaires ici."

Quant aux statistiques, si souvent invoquées par les compagnies d'assurance pour justifier les augmentations de primes, M. Parizeau a déclaré

qu'il s'agissait le plus souvent de travail d'amateur, peu scientifique.

"Il est important, a dit le professeur, de repenser complètement le système de tarification, aussi bien pour le bien du public que pour les biens des compagnies d'assurance.

"Le système statistique actuel ne tient nullement compte du contexte social et du fait que l'auto est devenue aujourd'hui un objet d'usage courant.

"Quant à demander au gouvernement d'instituer une enquête sur la question, a dit enfin M. Parizeau, cela ne ferait que retarder la venue d'une Régie, mais servirait quand même à repenser le problème, à amener une redistribution plus adéquate de la prime totale sur les assurés dont certains paient trop cher et d'autres pas assez".

M. Parizeau a proposé enfin que, si Régie il y a, celle-ci devrait être non pas gouvernementale mais composée d'assureurs, aidés de centres statistiques. Un tarif obligatoire devrait alors être suivi par toutes les compagnies et la concurrence en deviendrait une de qualité.

A part M. Parizeau, les autres membres du panel étaient: M. Guy Lefebvre, délégué de la Prévention routière internationale aux Nations-Unies, M. Henry T. Findlay, conseiller juridique de la Fédération des assureurs du Canada, M. Jean Meloche, courtier en assurance agréé et M. G.-R. Bonneau, directeur de la production automobile du Groupe commerce.

Tous les panelistes ont été d'accord pour admettre qu'au Québec la fréquence des accidents était supérieure à celle des autres provinces et ils ont cité force chiffres à leur appui.

Certains en sont venus à la conclusion que ni les juges, ni les policiers n'étaient assez sévères lorsqu'il s'agissait de punir des infractions et de faire observer la loi.

Assurances
Auto

Nous roulons vers une régie assurance-auto

TOUS LES mémoires ne vont pas aux oubliettes ! Celui de l'Association du camionnage a non seulement été lu de la plus attentive façon, mais voilà que ses recommandations, retenues par l'autorité compétente, vont susciter une vaste étude d'un problème arrivé, depuis longtemps, à l'état aigu : l'assurance-auto.

Le ministre des Transports, Mme Claire Kirkland-Casgrain sait depuis un bon moment que le transport sur roues ne roule pas aussi rond qu'on veut bien le croire en notre province. N'allons pas reprendre la litanie connue, disons seulement qu'en matière d'accidents nous détenons un effroyable record.

Il faut de l'ordre ; également il faut savoir si les taux d'assurance sont conformes aux données de l'économie. Les signataires du mémoire ont été très durs. Prenant leurs responsabilités, ils ont écrit en toutes lettres ceci : "Il semblerait que les compagnies d'assurance-automobile, par leurs méthodes d'opération, les évaluations exagérées des dommages, leur tolérance envers certains garagistes, etc., etc., sont une cause importante de la hausse des primes !" Il y a là de quoi faire bondir les intéressées. Qui n'ont pas encore réagi !

La prise de position des grandes sociétés de camionnage est un tantinet outrancière. A tout prendre, elles ont forcé le ton pour obtenir plus rapidement le résultat envisagé, c'est-à-dire une enquête. Leur procédé peut être de bonne guerre mais comporte certains risques. Les compagnies d'assurance sont en mesure de défendre leurs positions et elles diront, à l'enquête, tout ce qu'elles ont à dire et elles s'exprimeront carrément.

Quoi qu'il en soit, de toute évidence, on se dirige droit vers une régie de l'assurance-auto au Québec et tant et aussi longtemps qu'on ne nous prouvera pas par A plus B que la formule est mauvaise, inacceptable, nous serons enclins à croire que la formule-régie est bonne, peut fort correctement répondre à des exigences criantes.

Dans la requête au ministre, il est à observer que l'enquête — si elle est accordée — reposera sur trois points : savoir si oui ou non

les tarifs sont abusifs ou conformes ; si une régie est l'unique solution et, enfin, s'il ne serait pas opportun d'instaurer le système de "bons points" et de "démérites". La logique exige que ces trois éléments structurent le projet présentement à l'étude. Ce ne sont pas les véhicules qui tuent... mais ceux qui les conduisent. Est-il exact que les examens requis pour l'obtention du permis de conduire ne sont pas suffisamment sévères ? On le dit ! Si on le dit, il y a gros à penser qu'un "bobo" existe quelque part. N'est-il pas temps d'y voir ?

Encore cinq années et le réseau routier du Québec aura été complètement transformé. Nous serons, enfin ! à l'heure contemporaine et nous n'aurons plus à soutenir une odieuse comparaison avec nos voisins ontariens. Nous avons un retard de vingt ans ; nous nous sommes mis à l'oeuvre, année après année notre voirie prend l'ampleur qu'elle se doit d'avoir. On le sait, quelques mois encore et des véhicules "fabriqués au Québec" auront tôt fait de doubler notre parc-auto. C'est donc aujourd'hui même qu'il faut revoir de "A" à "Z" non seulement le problème assurance-auto mais tout ce que signifie la motorisation. En cette matière, la surveillance ne sera jamais trop vive, la sévérité jamais excessive. Notre soeur provinciale, la Saskatchewan — loin d'avoir comme nous des routes en forêts et montagnes — n'a pas hésité. Cette province a mis au point une formule assurance-auto dont les sérieux résultats et les avantages sont éclatants.

Ramener le monde véhiculaire à des soucis monétaires c'est regarder par le mauvais bout de la lorgnette. Posséder une voiture c'est dans 60 cas sur 100 avoir à sa disposition un instrument de travail, disons même un outil.

Cet outil ne doit pas coûter les yeux de la tête (lisez : primes d'assurance) et tout conducteur ou chauffeur doit savoir que le maniement de toute mécanique exige un minimum de talent... sans parler du sens de la prudence. L'enquête réclamée devrait bientôt éclairer nos phares.

Roger CHAMPOUX

Assurance
auto

La Fédération des assureurs le prouve

Les QUÉBÉCOIS conduisent très mal

En 1964, les véhicules automobiles du Québec — camions et voitures de tourisme — ont eu 8,545 accidents de plus que les véhicules de l'Ontario, et pourtant l'Ontario a presque un million de véhicules de plus que la Québec; c'est ce qu'a déclaré M. Henry Findlay, secrétaire et conseil adjoint de la Fédération des Assureurs au Canada à l'assemblée annuelle de Prudentia.

Se basant sur les statistiques officielles du gouvernement, M. Findlay a montré qu'au Québec nous avons eu l'an dernier 119,777 accidents pour 1,498,250 véhicules, alors qu'en Ontario le total des accidents était seulement de 111,232 pour 2,471,500 véhicules.

Ça coûte cher

"Comme le coût total des accidents était plus élevé au Québec et qu'en plus il devait être réparti sur un nombre de véhi-

cules inférieur d'un million", a dit M. Findlay, "il est évident que le coût des accidents par véhicule est bien plus élevé au Québec qu'en Ontario. Et c'est la raison pour laquelle, inévi-

tablement, l'assurance coûte plus cher au Québec qu'en Ontario".

Si vous prenez le coût total de tous les accidents dans le Québec et que vous le répartis-

sez sur tous les véhicules du Québec, et si ensuite vous prenez le coût total de tous les accidents de l'Ontario et que vous le répartissez sur tous les véhicules de cette province,

vous vous apercevrez immédiatement que le montant dû par les véhicules du Québec pour les accidents est de 75% plus élevé qu'en Ontario.

Comparaison

M. Findlay a ensuite comparé les chiffres du Québec et ceux de la Saskatchewan: 119,777 accidents pour 1,498,250 véhicules au Québec, et 15,753 accidents pour 397,500 véhicules en Saskatchewan, et il a montré qu'au Québec 7.99 véhicules sur 100 ont eu un accident l'an dernier, alors qu'en Saskatchewan la proportion était de 3.97 sur 100.

"Le Québec", a-t-il ajouté, "a donc un taux d'accidents qui est plus que le double de celui de la Saskatchewan. Et pourtant, il existe encore des personnes qui prétendent que le coût de l'assurance dans le Québec devrait être le même qu'en Saskatchewan".

Opération sécurité routière

L'Opération de sécurité routière de 1965 sera déclenchée le vendredi 21 mai dans la province de Québec sous les auspices de Prudentia.

"Sécurité routière—responsabilité de chacun" tel est le mot d'ordre que le public se fera répéter d'ici là.

Le but ultime de cette vaste campagne d'éducation vise à réduire à zéro le nombre des accidents prévisibles de la route durant

la saison estivale qui vient; et chaque jour de l'année 1965.

Le succès total d'une telle mission humanitaire dépend surtout de la bonne volonté de citoyens qui exercent des fonctions de premier plan dans la Cité moderne.

L'Aviation et la Marine canadiennes, la Protection civile, l'Ambulance St-Jean, l'Agence de sécurité Phillips, comptent au nombre des organismes qui prêtent leur concours à l'élection de centaines de postes de rappel à la prudence.

Assurance
Auto

● **CAR VANDALS ACTIVE:** One of the causes of mounting automobile insurance rates in the Montreal area is an expanding wave of vandalism and wanton destruction which plagues police and owners alike. Cars parked overnight or longer are particular targets; as are vehicles parked in isolated spots. Theft of tires and/or wheels, batteries, hub caps, radios — anything portable — has risen to the point where police usually merely file their reports unless a "pattern" is noted in a particular area, when they investigate further. Recently the purchaser of a new car parked it at the entrance to the drive to his summer cottage near Lesage because the drive was impassable. The next morning it was stripped. Reports of similar nature are frequent in the Laurentians as well as in the metropolitan area.

Licence Shakeup in Saskatchewan

Convicted Drivers Pay Double

Canadian Press

REGINA, Feb. 24 — Saskatchewan vehicle owners will pay more for compulsory government automobile insurance this year.

Hardest hit are drivers with traffic convictions who will pay double for drivers licences. Increases between \$1 and \$7 in insurance rates levied on 1966 vehicle licence plates under the automobile accident insurance act also were announced yesterday.

The Saskatchewan government insurance office, which administers the 20-year-old act, said a deficit in the accident fund estimated at \$390,000 for the year ending March 31 depleted reserves to less than \$1,000,000. The "safe level" of the funds reserves has been set at \$2,000,000.

Claims against the fund last year increased 13.5 per cent with the dollar value increasing 12.4 per cent. Repair costs increased sharply because of higher labor costs.

Vehicle owners purchase compulsory insurance when

they buy licence plates which go on sale March 15 each year. A registration fee for the plates themselves is generally unchanged this year, but drivers with mediocre and bad driving records will pay 100 per cent more for their operators' licences, which also carry insurance coverage.

Drivers with no convictions, issued white-colored licence certificates, will pay \$4 for their operator's licence, unchanged from last year. A driver with three to five demerit points gets a blue-colored licence and will pay \$30 this year compared with \$15 last year.

A driver with six or seven demerits is issued a red-colored licence and will pay \$60 compared with \$30 last year.

Offences such as speeding result in two demerits with serious offences carrying more at the discretion of the judge. Convicted drivers lost points at the rate of two a year except in the case of those with

red licences who lose two a month down to the six-point level and then two a year. A driver with eight or more points has his licence revoked.

Licence plate insurance premiums this year for all cars with a wheelbase up to 100 inches regardless of age increase to \$11 from \$10.

Depending on the year and larger wheelbases, other rates increase between \$3 and \$7.

In 1965 the insurance premium for a 1960-65 vehicle with a 100-120-inch wheelbase was \$48 with a \$15 registration fee—a total of \$63. This year a similar automobile will pay a premium of \$53 and the same registration fee for a total of \$68.

One change this year classes automobiles 30 years and older as antiques and the registration fee is dropped to \$5. Owners of such vehicles will pay the insurance premium based on the wheelbase.

Rates for truck insurance were not released. Last year these ranged from \$4 for a truck 1951 or older to \$24 for new models.

U.S. Visitors to Expo

Car Insurance Is The Same

By WILLIAM WARDWELL

Thousands of Americans who plan to drive to Montreal for Expo are wondering what they need by way of insurance.

The answer, say Quebec officials, is the same as for local motorists: comprehensive coverage including \$5,000 collision, \$10,000 property damage and \$20,000 public liability — total \$35,000.

This is the simplest and safest step that U.S. motorists should take before they head here, spokesmen for the Quebec Motor Vehicle Bureau and the Quebec Provincial Police declare.

The overall insurance picture is more complex, says Sergeant John Stanulis of the QPP traffic division.

Comprehensive \$35,000 minimum coverage is compulsory in Quebec to the extent that an uninsured person responsible for an accident cannot drive again until he has made good the damages. Meantime, he becomes liable in the ordinary way to suit, judgment and seizure.

Should he be insolvent, Quebec has a Highway Victims Indemnity Act and a fund which provides compensation within specified limits.

Universal Protection

The act and the fund protect visitors as well as Quebecers.

As in the U.S., where extensive interstate agreements exist for co-operative pursuit of driving crimes — such as hit-run — Quebec is party to pacts which extend throughout Canada and into the States.

M. R. A. Mackinnon of the Royal Automobile Club here reminded today that information from a guidebook summarizing motorists' liability laws in various areas is available to members of the American Automobile Association. The AAA and the Canadian Automobile Association, with which the RAC is affiliated, has a membership of about 10,000,000 in North America. About 500,000 of them are grouped in the New York Automobile Association and another 150,000 in the Massachusetts Division of AAA.

The handbook's information about Quebec includes: "The Highway Victims Indemnity Act . . . According to provisions of this law, insurance is not compulsory but proof of financial responsibility is required in certain cases . . ."

In the event of an uninsured motorist being responsible for a serious accident, Mr. Mackinnon explained, his car would be subject to impounding and the motorist himself detained until he has put up a guarantee or given proof of solvency.

"Driver's Handbook," issued by the Quebec Department of Transport and Communications, specifies that "there is legislation to ensure indemnification of victims of motor vehicle accidents, even though the person responsible is not insured or flees after the accident."

The handbook notes that proof of financial responsibility is required before a minor can be issued a registration certificate for a motor vehicle.

As far as American motorists coming to Expo are concerned, says Sergeant Stanulis, it would be judicious not only to be insured but to have proof of it on hand. "It is a wise and widely-used precaution for the motorist to obtain from his insurer or automobile club, if he belongs to one, a card or slip attesting that he is covered for collision, property damage and public liability (injury or death)."

Visitors Reassured On Claims

Drivers to Expo from outside Quebec will have full insurance protection, provided they hold proof of insurance.

This has been announced by Jean-Louis Dubois, secretary-manager of the Quebec Insurance Brokers Association, following a warning by a Toronto insurance agency to its clients that their cars could be seized if involved in property-damage accidents in Quebec.

Mr. Dubois made it clear that the provincial law under which a non-resident of Quebec can be served with a writ of seizure if he damages property, is very rarely used. The liability insurance card will protect the driver in case of an accident, he said.

All Canadian insurance companies have issued these pink cards to their clients, said a spokesman for the All Canadian Insurance Federation.

*Les assureurs
se penchent sur les
jeunes conducteurs*



© Mme Bridget Svec arrivera à Montréal, mardi, pour lancer le deuxième "Congrès des jeunes conducteurs d'autos" qui se tiendra au collège Loyola de Montréal, à la fin du mois. Ce congrès réunira quelque 140 jeunes de toutes les provinces qui se pencheront sur des problèmes tels que l'octroi des permis de conduire aux jeunes, l'application de la loi, la formation des conducteurs etc. Jean Bélliveau (ci-haut) sera le président honoraire du congrès et parmi les experts invités l'on remarque Jacques Duval, commentateur sportif et coureur automobile; Raymond Charrette, bien connu des téléspectateurs; l'inspecteur Yvan Aubin, de la Sécurité provinciale du Québec, des sociologues, des juges, des médecins et des spécialistes en sécurité routière. Que les compagnies d'assurance s'intéressent à cette question, n'est pas tellement surprenant, quand on songe que l'an dernier, les conducteurs de moins de 25 ans ont eu 70 p.c. plus d'accidents que les autres conducteurs.

Quebecers pay the highest automobile insurance premiums in Canada.

And the reason is simple — statistically they are the country's worst drivers.

In 1968, 12 out of every 100 cars insured in the province were involved in accidents — a pretty dismal record compared with the national average of 9.1.

ONTARIO LOWER

And even more dismal when stacked up against the Ontario average of 8.6 accidents for every 100 cars.

This damning statistical evidence of driving carelessness led the provincial Chamber of Commerce to conclude, in a recent report on auto insurance:

"In all Canadian provinces outside of Quebec there is a much greater acceptance of voluntary observance of laws, and this is at all levels of society.

"In Quebec, as in many other places, it seems that only the presence of law enforcement officers produces a psychological effect."

We're Canada's worst drivers...

By PAUL WATERS
of The Gazette



(Gazette, Tedd Church)

This is an all too common scene in Quebec

But accident frequency isn't the only factor that forces up the price of Quebec insurance policies.

The province also has the dubious distinction of leading the country in the average cost of accidents.

In 1968, Quebec insurance companies paid an average \$739 in claims on each accident, compared with \$673 for the nation and \$658 for Ontario.

More than 50 per cent of that cash went for the repair of damaged automobiles.

COST FORCED UP

The average cost of a claim has been snowballing since 1964 when it stood at \$504 and local insurance men expect it to go even higher in the next couple of years.

More complicated mechanisms and more luxurious styles have forced the cost of replacement parts up by 37 per cent since 1965, says Charles Moreau, Quebec manager of the Insurance Bureau of Canada.

Labor costs, too, have jumped. In 1966

the average hourly labor charge in Quebec garages was \$6 — now it's \$9.

In Montreal, labor costs are even higher. They have jumped from \$7.50 an hour in 1966 to \$10 an hour in 1970, Mr. Moreau estimates.

All this means that Quebec insurance rates are on the increase and will continue to go up until either accidents diminish or repair costs stabilize.

"Only costs and accidents can raise the cost of premiums," one Montreal broker said. "The industry aims for a profit of only 2½ per cent — no more."

SYSTEM DEFENDED

Quebec insurance companies come under the surveillance of the provincial inspector of insurance but set their rates independently without government interference.

It works pretty well the same way for the rest of Canada, except Saskatchewan with its government run plan and Nova Scotia where the Legislature is empowered to question new rates.

...and we pay highest rates

And insurance men adamantly defend the system. They argue that competition and informal government pressure keep the rates down to the lowest possible levels.

They also point to the example of many American states where rates are government controlled. It often takes months for state legislatures to approve any increases, forcing the insurance companies either to sell at the old rates or to limit underwriting through extreme selectivity.

The latter alternative, they claim, forces some drivers to rely on high risk companies which often go broke, leaving car owners without protection and accident victims deprived of compensation.

The rate setting process begins with the Insurance Bureau of Canada, which collects annual statistics from every insurance company in the country and compiles them in the "Green Book."

The IBC statistical survey is commissioned by the 10 provincial insurance inspectors and the results are sent to the independent ratesetting bodies.

But the IBC does not set rates and, in view of anti-combine laws, shudders at any suggestion that it does.

NEW DEVELOPMENTS

There is no compulsory automobile insurance in Quebec save for drivers under 21 years of age. As long as a driver maintains an accident-free record he can drive without any coverage.

But as soon as the first blemish appears on that record, the driver has to buy a policy or file proof of his financial ability to pay damages in the future.

Despite the lack of full compulsory insurance legislation, however, members of the industry estimate that 90 per cent of the province's drivers are covered by insurance.

To cover victims of accidents in which the person judged responsible has no insurance and cannot pay damages, the provincial government in 1963 set up the Highway Victims' Indemnity Fund.

Despite its origins in provincial legislation, however, the fund is fully financed and controlled by the insurance industry.

About \$4 out of every insurance pre-

mium paid in the province goes to cover the fund's administration and cover the claims against it.

Two relatively radical developments in automobile insurance have challenged the industry in the last five years — the state run plan and the no-fault insurance policy.

In Manitoba, debate over the province's new state insurance plan nearly toppled Premier Ed Schreyer's NDP government.

Until Manitoba's plan becomes fully operative, however, Saskatchewan remains the only Canadian province with a state plan.

The prairie province's government took over automobile insurance in the 1940s and has held monopolistic control ever since.

Car owners in Saskatchewan pay for their insurance when they renew their registrations and licences every April 30.

The other development is the no-fault policy — a plan that has already been introduced in some parts of the U.S.

The theory behind the no-fault idea is that the driver pays for self-coverage, not for coverage to pay his liabilities.

Essentially that means that the driver of a car involved in an accident would be reimbursed by his insurance company, whether or not he is at fault.

The great advantage of such a plan is that it would eliminate the need for court litigation — quite a feat in view of the backlog of accident cases choking the rolls of the Quebec Superior Court.

But local brokers are doubtful of the plan's chances of success.

LUMP SUM BASIS

"All claims would have to be settled on a lump sum basis, ending the individual's right to sue for more if he thinks he's entitled to it," one said.

But some forms of no-fault insurance are already used in Quebec.

The insurance companies are already providing accident disability benefits which provide medical coverage, income loss, and disability and death benefits for the occupants of the policy-holder's car no matter who is at fault.

Diminution des primes d'assurance-automobile au Québec en 1972

Pour la première fois depuis de nombreuses années, le public québécois verra les primes d'assurance-automobile pour responsabilité civile réduites dans le cas des véhicules du type privé à passagers.

Cette réduction sera de l'ordre de 3 à 10% selon le territoire où est utilisé le véhicule. Il est évident que ces réductions ne s'appliquent que si le dossier du propriétaire demeure le même.

Le ministère des Institu-

tions financières a étudié la documentation soumise par les compagnies d'assurance-automobile pour l'année 1972. Après ce travail, le porte-parole a rencontré les représentants de ces mêmes compagnies. C'est à la suite de ces études et rencontres qu'on en est venu à la réduction annoncée.

Même si l'indice de fréquence d'accidents au Québec a connu une légère hausse entre 1969 et 1970, le coût moyen a subi une baisse assez substantielle au

Québec, passant de \$808 en 1969 à \$791 en 1970.

On sait que deux comités ont été mis sur pied en janvier 1971 pour étudier tout le problème de l'assurance-automobile au Québec. Ces deux comités devaient remettre leur rapport avant la fin de l'année et son étude commencera incessamment. Le gouvernement poursuit ses pourparlers avec l'industrie de l'assurance-automobile afin d'améliorer la tarification présente ainsi que la protection offerte au public.



Branchez-vous !

Les compagnies d'assurances-automobiles nous annoncent souvent des augmentations de primes à cause du nombre toujours grandissant des accidents de la route. Pourtant, le plus récent rapport de la ville de Montréal sur les accidents survenus dans la métropole, soit celui de 1971, démontre une nette amélioration de ce côté-là. Voici quelques comparaisons entre 1971 et 1970 : 113 accidents mortels en 1971 contre 137 en 1970 ; 8,740 accidents avec blessés contre 8,288 ; 30,518 accidents avec dommages matériels seulement, contre 30,841. Au total, on a enregistré 40,266 collisions en 1970 alors qu'on en mentionne 39,371 en 1971. Un autre chiffre, celui de la valeur estimée des accidents : \$59,339,000 en 1970, contre \$5,463,000 en 1971. Bravo, la situation s'améliore... et les primes augmentent !

Moins d'accidents et plus de véhicules

Non seulement le nombre des accidents a-t-il diminué en 1971, mais celui des véhicules immatriculés à Montréal est passé de 454,950 en 1970, à 470,000 en 1971. Les permis de conduire ? De 470,000 à 486,000 ! Les milles parcourus maintenant ? de 4,780,000,000 à 5,172,000,000. Ceci dit, nous nous demandons pourquoi les assurances-automobiles augmentent continuellement ? Il y a tout de même plus d'automobiles sur la route et les accidents sont moins nombreux.

Ce rapport sur les accidents de la circulation en 1971 a été préparé par le service de la circulation de Montréal et ne tient compte que du territoire de Montréal. Le rapport 1972 n'est pas prêt. Ce retard, explique le directeur du service, M. Jacques Barrière, est dû aux modifications apportées à la formule du rapport d'accident, à la police, et à l'entrée en fonction d'un nouvel ordinateur à l'hôtel de ville. On a bien hâte de voir le rapport 1972 ! En attendant, payons nos primes élevées parce que les accidents se multiplient tous les ans...



André Beauvais

Chroniqueur municipal

Au sujet des assurances d'automobiles

La semaine dernière, je mentionnais dans cette chronique quelques chiffres provenant du dernier rapport du service de la circulation de Montréal, chiffres qui indiquaient une baisse des accidents d'automobiles, dans la seule ville de Montréal, en 1971 par rapport à 1970. Je ne manquais pas non plus de faire ressortir le fait que le nombre des permis de conduire et des véhicules avaient augmenté. Et la conclusion paraissait très simple: il y a plus de voitures à Montréal, les automobilistes font preuve d'une plus grande prudence et les primes d'assurances continuent de grimper.

Le Bureau d'Assurance du Canada n'est pas de cette opinion

M. Charles Moreau, directeur du BAC, fut particulièrement intéressé par cette chronique. On le comprend très bien! Aussi, il ne partage pas l'opinion voulant que la baisse du nombre des accidents à Montréal entraîne une baisse des primes. M. Moreau m'écrit: "Vous constaterez que si la fréquence des accidents a diminué légèrement le coût moyen par sinistre et par véhicule assuré a continué d'augmenter. De plus, cette tendance s'est maintenue en 1972 si l'on s'en rapporte aux résultats préliminaires connus."

C'est à cause de l'inflation

D'après M. Moreau, il ne faut pas se surprendre de cette augmentation des coûts aux assureurs puisque l'inflation a augmenté considérablement tous les ans depuis plusieurs années et continue d'augmenter. Son effet se fait donc sentir dans presque tous les domaines et en particulier dans le cas du coût des réparations et des pièces de voitures.

Les frais d'hospitalisation

M. Moreau souligne: "En ce qui a trait aux frais d'hospitalisation et aux soins médicaux, vous connaissez également la montée en flèche dont ils ont été l'objet depuis quelques années et vous constatez sans doute que les assureurs, eux, ne profitent pas des systèmes d'assurance gouvernementale."

Y'a pas de quoi pleurer!

"Bien que cela puisse surprendre, poursuit M. Moreau, l'assurance automobile est un des services dans le coût a augmenté le moins récemment au Québec. La dernière augmentation (11.8 p.c.) remonte au 1er janvier 1970. En fait, le niveau des taux a augmenté de 4.1 p.c. le 1er janvier 1971 mais cette augmentation a été annulée par une réduction moyenne de 4.2 p.c. au 1er janvier 1972."

Une hausse des accidents dans le district de Montréal

Pour justifier son opinion, M. Moreau rapporte qu'il y a eu une hausse des accidents d'automobiles, de 1970 à 1971, dans le district de Montréal qui comprend toutes les villes situées dans un rayon d'une quarantaine de milles de Montréal. De 1970 à 1971, le nombre des voitures assurées est passé de 622,991 à 643,754 tandis que le montant des réclamations est passé de \$59,462,584 à \$64,080,335.

Pas moyen d'en sortir

On aura beau inciter les automobilistes à une plus grande prudence, il semble bien qu'on n'échappera jamais de ces hausses de primes d'assurances. Tout ce qu'on peut sauver, c'est sa vie. Qu'on cesse alors de justifier les hausses de primes par le nombre grandissant des accidents. M. Moreau avoue que l'inflation y est pour beaucoup.

La meilleure prime d'assurance-auto: 6.2 p.c. de plus à Montréal en août

TORONTO (PC) — L'assurance-automobile coûtera sensiblement moins cher en Alberta cette année, mais par contre les automobilistes du Québec, de l'Ontario et des provinces maritimes devront déboursier un peu plus en vertu des nouvelles normes de la Canadian Underwriters Association, l'organisation la plus importante au pays pour l'établissement du taux des primes.

Lorsque les nouvelles normes entreront en vigueur le 1er août, les conducteurs québécois de première catégorie c'est-à-dire de plus de 25 ans et n'ayant pas subi d'accidents depuis cinq ans, verront leurs primes augmenter de six à 11 pour cent. La Canadian Underwriters Association fixe le taux des primes pour les compagnies d'assurance au Canada.

En Ontario, les conducteurs de première catégorie devront payer une somme de huit à 16 pour cent supérieure. Dans les provinces de l'Atlantique, l'augmentation atteindra de huit à 15 pour cent.

Les hausses de primes pour les conducteurs de moins de 25 ans équivalent généralement à moins de cinq pour cent dans toutes les régions du pays.

Selon l'association, ses 55 compagnies membres n'ont pas révisé leurs primes depuis 19 mois au Québec et depuis 17 mois en Ontario.

Coût

Un porte-parole de l'association a déclaré que le coût des réclamations avait beaucoup augmenté durant cette période à cause de la hausse du salaire des mécaniciens et des prix des pièces de rechange.

L'association offre les exemples suivants concernant la révision des primes pour l'année 1973 pour les chauffeurs ayant plus de 25 ans et n'ayant subi aucun accident responsable au cours des cinq dernières années.

Dans les exemples qui suivent, le véhicule assuré est une automobile nord-améri-

caine, huit cylindres, de modèle récent.

On doit déduire quatre pour cent pour les voitures de modèle 1973, à cause des nouveaux pare-chocs plus résistants. L'assurance couvre \$100,000 de responsabilité et comporte un montant de \$100 déductible dans le cas d'une collision et de \$25 dans le cas des autres accidents.

Ainsi à Montréal, la prime que devront payer les conducteurs de première catégorie passera de \$275 à \$292, c'est-à-dire une hausse de 6.2 pour cent. A Québec, la nouvelle prime sera de \$305, comparativement à \$275 précédemment, soit une augmentation de 10.9 pour cent.

A Toronto, la nouvelle prime sera de \$208 comparativement à \$185, donc une hausse de 12.4 pour cent. A Ottawa, l'augmentation est

de l'ordre de 15.9 pour cent, alors que la prime passe de \$182 à \$211.

A Fredericton, les automobilistes devront payer \$228 au lieu de \$202, c'est-à-dire une augmentation de 12.8 pour cent. A Saint-Jean, N.-B., la hausse atteint 12.3 pour cent et la nouvelle prime sera augmentée à \$219 par rapport à \$195 précédemment.

L'Association ajoute que les conducteurs d'âge mûr ayant complété un cours de conduite automobile pourront bénéficier de réductions pouvant aller jusqu'à 23 pour cent.

En ce qui concerne les jeunes de la catégorie des 16 ans, ils pourront bénéficier d'une réduction de 15 pour cent et pourront passer dans la catégorie des automobilistes exempts d'accidents depuis un an.

Etatisation de l'assurance-auto 40% des Québécois sont favorables

CHICOUTIMI (PC)
— Quarante pour cent des Québécois sont favorables à l'étatisation de l'assurance-automobile, 36 pour cent s'y opposent et 22 pour cent sont indécis.

C'est l'une des conclusions qui se dégagent d'une enquête menée par un professeur de la faculté de Sciences économiques de l'Université du Québec à Chicoutimi, M. Gaétan Morin.

Dans le cadre de cette enquête, dont les résultats ont été dévoilés, jeudi, à Chicoutimi, des questionnaires ont été expédiés à 1 001 détenteurs de police d'assurance-automobile. Au moment où l'étude a été "fermée", le 21 janvier dernier, 530 d'entre eux avaient ré-

pondu, de ce qui donne un taux de réponse de 54 pour cent.

L'enquête a d'autre part révélé que les Québécois rejettent dans une forte proportion le principe de la non-responsabilité tel que préconisé par le rapport Gauvir ou le régime Autobac, puis que 72 pour 100 des répondants croient que le responsable d'un accident devrait payer les frais.

Par ailleurs, 97 pour cent des répondants se sont dits d'avis que l'assurance responsabilité civile, c'est-à-dire pour autrui, devrait être obligatoire au Québec tandis que 70 pour cent estiment que la sécurité routière constitue la véritable solution au problème de l'assurance-automobile.

Refonte, mais non étatisation, de l'assurance-automobile ?

QUEBEC (PC)—Le gouvernement Bourassa n'étatisera pas l'assurance-automobile, mais il refondra entièrement sa législation régissant ce secteur d'activité au cours de la prochaine session parlementaire.

C'est ce que dit tenir de sources sûres, aujourd'hui, le journaliste Normand Girard dans la chronique qu'il signe quotidiennement dans le Journal de Québec.

Cette décision va à l'encontre des recomman-

dations de la commission Gauvin qui préconise la nationalisation de l'assurance-automobile au Québec et l'instauration d'un système de responsabilité sans égard à la faute.

Quant à la refonte de la législation actuelle, elle viserait notamment à mieux protéger les consommateurs contre les abus possibles des compagnies et à fixer une limite raisonnable aux réclamations, principal fac-

teur de l'augmentation du coût des primes d'assurance.

Il semblerait que la décision du gouvernement aurait été fortement influencée par ce qui s'est produit en Colombie-Britannique lorsque le gouvernement de cette province a décidé d'étatiser l'assurance-automobile, soit une hausse considérable des primes.

Les députés libéraux auraient aussi tenu compte du fait que l'étatisation de certains secteurs, assurance-maladie, électricité, etc., ne s'est pas toujours traduite, par le passé, par des services meilleurs que ceux qu'offrait auparavant l'entreprise privée.

Montreal no bargain for auto insurance

Copyright

Auto insurance rates in Canada vary by hundreds and thousands of dollars, depending on where you live, for the same type of people driving the same type of car for the same purposes.

And while none of the major cities and areas included in a six-province survey — from Quebec to B.C. — can claim always to have the highest or lowest rates, the general tendency is for Montreal to be the most expensive place to insure your car, with rural Manitoba the cheapest.

The survey, believed to be the most thorough of its kind ever done in Canada, was carried out by five major newspapers with the help of independent insurance agents, two government schemes and one large insurance co-operative.

It involved various kinds of coverage for 12 different cars — ranging from the old and cheap to the new and highly expensive, various ages of driver, different driving records and different uses of all the cars. Altogether, more than 4,000 individual cases were considered.

Varied rates

The information was gathered by reporters of the Vancouver Sun, Calgary Albertan, Winnipeg Free Press, Toronto Globe and Mail and The Montreal Star. It was collated and analysed by Jess Odam of The Sun, who has written extensively on auto insurance.

The survey took into account the fact that it is not possible to match coverage in some places. Motorists in Manitoba and Saskatchewan, for example, cannot buy public liability and accident benefits coverage on its own; those in the other four provinces can.

Deductible amounts on comprehensive coverage vary from a minimum of \$10 through an Ontario co-operative to a minimum of \$50 in B.C.

Both Saskatchewan and Manitoba drivers pay part of their insurance through licence fees and a proportion of the provincial gasoline tax. The licence fees were included in premium calculations as was an amount for gasoline tax based on average driving statistics supplied by Manitoba's Autopac scheme.

New rates used

In the case of B.C. and Saskatchewan, new rates for 1976 were used; in most other areas rates are expected to go up within the next few months, but the amount is not yet known.

Ontario, Quebec and Alberta insurance companies had been talking about increases in the 25-30 per cent range, but calculations now have been thrown out by the enactment of the federal anti-inflation guidelines.

So far no applications have been presented — at least publicly — to the Anti-Inflation Board by private insurance companies; one which would have been a test case was withdrawn.

Both private and government auto insurance has been the subject of controversy recently.

In Quebec, a government-appointed committee has recommended a tightly-controlled and preferably government-run, no-fault system.

In B.C., a new government has estimated losses of the Crown-run Autoplan at \$175 million in its first two years of operations and doubled and tripled



rates which in 1975 were generally the lowest in the country, except for young drivers.

The two other government-run schemes, in Saskatchewan and Manitoba, have been running at comparatively small losses although the new Saskatchewan rates are designed to break even in 1976.

Private insurance companies have also been running huge losses on auto

coverage, both in Canada and the U.S., as inflation in the last two years in particular has sent costs soaring faster than premiums, which are often regulated to some degree.

In the U.S., 30 insurance companies — dealing in auto and other lines — have folded in the last 18 months. Others are reported on the borderline of insolvency as the industry estimated it lost \$2.3 billion on auto insurance alone in 1975.

The figure, however, did not take into account investment income on premiums — an amount which the government-owned schemes in Canada do include before calculating their surplus or deficit on a year-to-year basis.

As well as inflation, the increasing frequency of accidents and the greater cost of each of them — in repairs to vehicles, payments for medical treatment and compensation for injuries — is blamed for both higher premiums and higher losses by the companies.

The companies have begun pointing to the auto manufacturers as the prime cause of the increasing cost of repairs. They are producing figures to show that while the (U.S.) price of new North American cars went up 14 per cent in the two years to July 1, 1975, the price of the parts that most often need replacing after a crash went up more than 47 per cent.

The companies are finding also that repair costs on the new, more popular sub-compacts are rising faster than those on traditional, full-size cars.

Premiums are only one side of the auto insurance picture.

The other side is whether coverage at published rates is available to everyone and what level of claims service is given.

The three government-run schemes in Canada offer their various types of coverage to everyone, although rates may differ by up to \$50 or more because of the individual driver's accident record.

Private companies and the Ontario co-operative, CIAG, vary in their handling of both bad drivers and young drivers. Some companies will refuse coverage outright, leaving the applicant to be put on what is known as "assigned risk" or "the pool" where rates are extremely high and the risk is shared between all companies.

CIAG will accept all drivers but makes their willingness or reluctance apparent through rates which are either set lower, or very much higher, than the private companies with which the organization competes for business in the province.

Accident surcharges can triple basic premiums in Alberta. A conviction for drunken driving in Montreal can have the same effect. In some cases the private companies generally will not give collision coverage at any price to a driver with a bad accident and conviction record.

B.C., Saskatchewan and Manitoba surcharge drivers directly for traffic conviction records, in addition to their vehicle premiums.

The private companies elsewhere in Canada have no uniform pattern but increase vehicle premiums when a particular driver's record is brought to their attention, either because he is newly applying for insurance or because he is involved in an accident.

Quebec

Rates which, over-all, tend to be the highest in Canada, are worrying both the motorist and the provincial government. Legislation is expected soon to either put more controls on the 163 companies and groups of companies supplying auto insurance in the province or to provide, either through the companies or through a government agency, a form of no-fault insurance to cut costs.

A government-appointed inquiry into the auto insurance industry, headed by Quebec City actuary Jean-Louis Gauvin, came out in favor in 1974 of a government scheme after finding that the operating costs of the private companies in the province averaged 36.6 cents on the premium dollar. The committee found this compared with 17.1 cents for Manitoba's Autopac and 17.9 cents for Saskatchewan's SGIO.

Unlike most jurisdictions in North America now, Quebec does not compel motorists to carry insurance and it is estimated that about 15 per cent of vehicles in the province are not insured.

The companies give a 10 per cent discount for second cars, regardless of whether there are young drivers in the family. Rewards for taking an approved driving course range from a rating of one year's accident-free experience to this rate less 15 per cent according to company.

Ontario

Discounts for trained drivers range up to 20 per cent under CIAG rates, most private companies give 15 per cent off a one-year, accident-free rate and some have an additional discount for those with a good academic record — on the premise that bookworms are better drivers.

CIAG gives second-car discounts in all cases, most companies only if no under-age drivers are involved. CIAG charges a one-time "policy fee" of up to \$10, which has not been included in its rates, but at the same time gives better liability and comprehensive coverage than the private companies.

The co-operative also writes policies on a six-months basis rather than annually, meaning a lower immediate payment but chance of more frequent fluctuations.

Both CIAG and the private companies have more variables in their premium structures than the three

government-run schemes. As well as discouraging certain classes of drivers, CIAG is not keen to insure expensive, foreign-made cars.

Manitoba

A two-cent a gallon "insurance" tax was added to gasoline in 1975, adding, by Autopac's estimate, anywhere from \$9 to \$39 a year for the average driver. Driver's licences are also surcharged — \$15 for a man and \$10 for a woman 25 and over; \$30 for a man and \$15 for a woman under 25.

Accident surcharges, for those held to be 50 per cent responsible or more, are \$50 for two within 12 months, then \$100 for each further blameworthy accident in the same one-year period.

Autopac supplies a basic package which includes all-perils coverage with \$200 deductible, \$50,000 public liability and accident benefits. Supplementary coverage may be purchased from the government agency or from private companies, who are reported gradually withdrawing from this business. The deductible is not applied in cases of loss or damage by fire, lighting or theft of the vehicle.

SGIO expects to lose \$5.2 million in its 1975 insurance year and increased rates announced just over a week ago — with increases in vehicle premiums ranging from \$1 to \$98 — are designed to make the scheme break even in 1976.

Alberta

Any mixture of four accidents or convictions in three years bars motorists from obtaining collision coverage at any price as auto insurance becomes increasingly difficult to place. Young drivers, without other business to offer, are nearly always turned down by individual companies and have to go to what is known as the insurance exchange, with higher rates and less coverage.

Some companies frown on drivers living common-law, others will accept them and in these cases the longer the period of cohabitation and the better the driving record, the easier it is to get coverage.

Serious traffic convictions, such as impaired driving or hit-and-run, double vehicle premiums; three speeding tickets in three years adds 25 per cent.

Saskatchewan

Three cents a gallon of the provincial gasoline tax goes towards insurance with the SGIO estimating this produces an average of \$20 a year for each vehicle. There is also a \$5 insurance premium on all driving licences for 1976, up from \$3.

An accident surcharge — \$25 where a driver has made one or more claims of \$100 or over in a year — is also added to the licence premium. There is a further surcharge for those described as "pretty bad risks."

The minimum package available is \$35,000 liability, accident benefits and \$200 deductible for physical damage; higher coverage is available on an optional basis.

British Columbia

Thousands of motorists have been demonstrating against 1976 rates announced by the new Social Credit government after it was told of heavy losses by Autoplan in its first two years of operation. Now, instead of having some of the lowest rates in the country, the scheme has the highest in some cases.

Extra premiums based on driving licences were dropped at the end of 1975 but those with traffic convictions still have to pay additional amounts ranging from \$36 to \$400 extra a year. A plan to subsidize motorists with up to 10 cents a gallon from provincial motor fuel taxes has been scrapped by the new government, whose policy is to make rates alone cover costs.

When introduced by the NDP in 1974, Autoplan was made a monopoly with the private companies being ruled out of auto insurance completely. The companies have lost two court fights on the issue and are now expected to go to the Supreme Court of Canada. Meanwhile, the new government has said it will allow the companies back but is not sure how far.

Industry observers, noting industry losses generally, the fact that companies moving back into B.C. would have to set aside reserves for their "new" operations, and the contracting of the private insurance market in Alberta, are not sure that the companies would come back in any numbers even if the province was open to them again.

I premi più alti a Montreal

**L'assicurazione-Auto può costare
da \$76 a..... \$3,128**

Il Globe e Mail ha condotto uno studio sui premi di assicurazione in vigore in sei province e secondo questo studio, il proprietario di una grossa vettura nuova che si informa sul prezzo dell'assicurazione quest'anno apprenderà che la valutazione potrà variare da \$76 a \$3.128! La stima di \$76 - rivela il giornale - sarà applicabile nella

regione di Peterborough, in Ontario, ad un proprietario di età matura che non ha mai avuto un incidente, che si serve della vettura solo per svago e che sia coperto dalla compagnia d'assicurazione CIAO. Questo premio, comprende la protezione minima di \$50.000 per responsabilità pubbliche, danni alla proprietà e benefici d'infor-

tunio. Quanto al premio di \$3.128, dovrebbe applicarsi ad "sfortunato" della regione di Montreal che si indirizza ad un assicuratore privato per ottenere \$200.000 di protezione per responsabilità civili, collisione, incendio, furto per una Pontiac Parisienne 1976.

Precedenti

lo studio dimostra che gli assicuratori governativi del Manitoba, Saskatchewan e Colombia Britannica Hanno la tendenza ad esigere meno dall'automobilista medio che gli assicuratori privati ma che danno più importanza ai precedenti del conducente. In generale si osserva che i premi d'assicurazione sono più alti della media a Montreal e più bassi nel Manitoba e Saskatchewan.

L'inchiesta verteva su più di 4000 contratti riguardanti diversi tipi di veicoli, conducenti, regioni, abitudini e protezione. Oltre ai premi delle tre società d'assicurazione della corona, lo studio ha incluso quelli degli assicuratori membri della società consultiva delle assicurazioni (SCA) del Quebec, Ontario ed Alberta come pure della cooperativa CIAG.

Victoire du lobby des assurances

Québec dit NON à un régime d'assurance-auto d'Etat

par Louis Fournier

Le gouvernement Bourassa ne veut absolument pas de l'assurance-automobile d'Etat et on n'est même pas assuré qu'il déposera un projet de loi, en vue de réformer ce secteur, lors de la session qui s'est ouverte, hier, à Québec.

Le discours inaugural consacre quatre lignes à cette question majeure à propos de laquelle un comité d'étude, présidé par l'actuaire Jean-Louis Gauvin, a accouché au début de 1974, d'un volumineux rapport qui a coûté près de 3/4 de million aux contribuables. Ces quatre lignes sont les suivantes: "Le gouvernement complète l'élaboration d'une importante politique en matière d'assurance-automobile en vue d'améliorer la situation de l'automobiliste. Il vous indique, dès maintenant, qu'il ne sera pas nécessaire de recourir à un régime étati-

que d'assurance-auto".

Le puissant "lobby" des compagnies d'assurances aura eu finalement gain de cause auprès du nouveau ministre responsable de ce dossier, Mme Lise Bacon, qui, avant d'entrer en politique, a été gérant de service, pendant 20 ans (1951-1971), à la compagnie d'assurance La Prudentielle d'Amérique.

"No fault" partiel

Le discours inaugural ne donne aucune précision sur la politique envisagée par Québec. Mais il a été possible d'apprendre, de bonne source, que Mme Bacon n'a même pas l'intention de se

Le discours inaugural ne donne aucune précision sur la politique envisagée par Québec. Mais il a été possible d'apprendre, de bonne source, que Mme Bacon n'a même pas l'intention de se conformer à la principale recommandation du fameux rapport Gauvin, soit un ré-

gime intégral d'indemnisation des assurés sans égard à la responsabilité. C'est ce qu'on appelle le système "no fault".

En vertu de ce système, rappelons-le, les automobilistes impliqués dans un accident présentent une réclamation à leur assureur respectif pour couvrir leurs propres pertes, sans qu'on se soucie de déterminer qui est responsable de l'accident. Le but est d'éliminer le coût et les délais qu'entraîne la détermination de la responsabilité.

A cela, les compagnies d'assurances, regroupées au sein de l'influent Bureau des assurances du Canada (BAC), ont répliqué en proposant le système Auto Bac, qui constitue un régime "no fault" partiel. Les compagnies verseraient des dédommagements jusqu'à concurrence de certaines limites, au-delà desquelles les assurés garderaient un droit

de recours devant les tribunaux.

Le BAC a investi plus de \$300.000 (chiffre officiel) dans une campagne de publicité visant à mousser son système. Or, la solution retenue par le ministre Bacon, bien qu'elle ne serait pas en tous points semblables à celle du BAC, est, elle aussi, basée sur un régime d'indemnisation partiellement sans égard à la responsabilité. Le projet ne serait pas encore au point, certaines études actuarielles n'étant pas encore complétées, dit-on à Québec.

Et l'Etat?

En proposant le "no fault" intégral, le rapport Gauvin avait fortement souligné que, pour qu'un tel régime soit efficace, l'assurance-auto devrait probablement être étatisée. Et c'est d'ailleurs la perspective qu'a retenue un autre rapport, le rapport Desjardins, commandé par le gouvernement pour étudier la mise en application du rapport Gauvin.

Le rapport du sous-comité interministériel présidé par le juge André Desjardins, remis au gouvernement en avril 1975, propose un régime étatique en deux étapes de trois ans, selon un échéancier précis, afin d'éviter certaines erreurs commises dans les provinces néo-démocrates de l'Ouest — erreurs agitées comme des épouvantails par les opposants au régime d'Etat.

La première étape de 3 ans serait celle de la prise en charge, par une Régie d'Etat, de l'assurance des blessures corporelles, obligatoire pour tous. Pendant cette période, les compagnies privées continueraient d'assurer les dommages matériels, en vertu du système actuel. Au bout de 3 ans, l'Etat offrirait un régime obligatoire de base de \$50.000, selon le système "no fault". Les compagnies privées pourraient continuer à offrir des couvertures supplémentaires.

Ce système permettrait, selon le rapport, l'indemnisation complète de 85% des accidentés et abaisserait le coût des primes du régime de base de 15% de plus que les régimes proposés par le BAC et le Barreau (autre opposant farouche au rapport Gauvin). Le Parti québécois s'est dit favorable à cette solution en reconnaissant, bien sûr, qu'elle ne plairait pas à ce que le PQ a appelé "le cartel de l'assurance".

Le ministre Bacon ne voit pas les choses du même oeil, comme en fait foi le discours inaugural d'hier à Québec.



Lise Bacon, ministre responsable du dossier de l'assurance-auto: elle a travaillé durant 20 ans à La Prudentielle ...

iphadan Antoine Deschênes

Assurance-auto d'Etat: la CSN repart en guerre

(LE JOUR) — En faisant savoir clairement, pour la première fois, qu'il rejette tout régime d'Etat en matière d'assurance-automobile, le gouvernement Bourassa a fait la preuve qu'"il sacrifie les intérêts des automobilistes

québécois au profit du monopole des compagnies d'assurances".

C'est ainsi que la CSN a réagi, hier, à la décision, à Québec, Le dire

C'est ainsi que la CSN a réagi, hier, à la décision gouvernementale dévoilée dans le discours inaugural de la session, à Québec. Le directeur du

secrétariat d'action politique de la centrale, M. André L'Heureux, en annonçant que la CSN relance sa campagne d'information commencée il y a maintenant 6 ans, a déclaré: "Le scandale de l'assurance-auto a assez duré".

Les compagnies d'assurances québécoises, a rappelé M. L'Heureux, coûtent aux automobilis-

tes, en frais d'administration, 41% des primes versées. Pendant ce temps, ce coût n'est que de 17% en Saskatchewan, où l'assurance-auto est nationalisée depuis 1946, et au Manitoba où elle l'est depuis 1971. Avec le résultat qu'en 1976 seulement, le "vol légal" des automobilistes s'élèvera à près de \$200 millions.



Insurance Scene

Leasing your car

By J. B. M. MURRAY

IT HAS COME to my attention that a number of Montrealers are planning to rent or lease their cars to Olympic visitors. All automobile policies contain a condition which states that the company is not liable under any section of the policy while the insured automobile is rented or leased to another person unless the coverage is expressly given by endorsement.

So if you do plan to rent your car (or lease it) to an Olympic visitor (or any one else for that matter) you have to advise your insurance company or broker beforehand. You may find that an additional premium is payable, and in some cases the company will refuse to grant the extension. The company will want to know such things as who will be driving the car and whether they have had experience driving in North America. They may even require the completion of an automobile application by the lessee.

What could happen if you don't get the insurance company's permission? Well, let's assume a visitor from Britain rents your car from you and that you have not had permission from your insurance company. The visitor is not used to driving on the right hand side of the road and he gets into an accident and a pedestrian is seriously injured. The claim amounts to \$100,000. He claims against the driver (the visitor) and he claims against you as owner of the car.

L'ASSURANCE AUTOMOBILE VA DEVENIR OBLIGATOIRE

QUEBEC — Les automobilistes non assurables perdront leur permis de conduire tandis que l'ensemble des automobilistes québécois auront désormais l'obligation de s'assurer pour un minimum de \$50,000.

Voilà une des mesures contenues dans le nouveau régime d'assurance-auto dé-

Daniel Brosseau

voilé hier par le ministre Lise Bacon.

Ce projet de législation qui mijotait depuis quelques années déjà vient tout juste d'être accepté par le conseil des ministres.

Dans l'ensemble, Mme Bacon prévoit que le nouveau régime permettra une économie moyenne de cinq pour cent sur le prix des primes d'assurances, même si

aucun gel de primes n'est prévu pour le période de transition.

Bureau de l'assurance

Le nouveau système sera administré comme par le passé par l'entreprise privée mais comprendra une intervention de l'Etat par la création d'un bureau de l'assurance automobile. Ce bureau agira comme centre de distribution des risques ne trouvant pas preneur chez les assureurs.

La loi comportera une assurance de base obligatoire sans égard à la faute pour dommages corporels et les assureurs seront tenus d'offrir ce régime.

Quant aux dommages matériels aux véhicules, la responsabilité sera maintenue, mais de nouveaux mécanismes permettront d'éviter les recours judiciaires et de réduire le nombre des évaluations.

Les tarifs

Le projet de Mme Ba-

con augmentera les pouvoirs du surintendant des assurances lequel pourra désormais demander aux assureurs la justification de leurs tarifs.

Mais tout ceci ne constitue par une recette magique, et Mme Bacon estime qu'au point de départ il appartient aux automobilistes d'accroître la sécurité sur les routes, seul moyen de réduire les primes d'assurance.

Enfin, l'inclusion des quelque 500,000 conduc-

teurs non assurés dans le nouveau régime devrait fournir un volume d'affaires additionnel de quelques centaines de millions par année aux compagnies d'assurance.

Assurance-automobile

Régime mixte sans baisse de primes

par Bernard Descôteaux

QUÉBEC — C'est un régime d'assurance-automobile hybride, tenant à la fois du régime actuel et du régime sans égard à la responsabilité, que le gouvernement Bourassa se propose de présenter au cours de la prochaine session de l'Assemblée nationale. Il s'agit d'un régime rendant obligatoire l'assurance, et qui une fois mis en vigueur n'entraînerait qu'une diminution très faible, sinon nulle, des primes d'assurance des automobilistes québécois.

Telles sont les grandes "lignes de force" de la nouvelle politique d'assurance-automobile adoptée par le Conseil des ministres réuni en session extraordinaire la

semaine dernière à Sherbrooke, et rendues publiques hier matin par le ministre des Consommateurs, Cooperatives et Institutions financières, Mme Lise Bacon, au cours d'une conférence de presse.

Normalement, ces "lignes de force" auraient dû être inscrites au discours inaugural de la prochaine session qui doit s'ouvrir en principe mardi prochain. Toutefois, le gouvernement a préféré les rendre publiques dès maintenant, profitant des dernières heures qui lui restent avant le déclenchement des élections.

C'est depuis le mois de mai 1971 qu'il est question de réformer le régime actuel d'assurance-automobile. Le gouvernement avait formé un comité d'études présidé par M. Jean-Louis Gauvin afin de découvrir les causes de la hausse constante des primes, et de proposer des moyens pour indemniser les victimes d'accidents au meilleur coût possible. Au début de 1974, le comité Gauvin déposait son rapport, qui fut étudié par la suite en commission parlementaire, puis soumis à l'étude d'un comité de fonctionnaires dirigé par le juge André Desjardins.

En bref, rappelons que le rapport Gauvin avait recommandé de substituer au régime actuel un régime sans égard à la responsabilité. Le comité prévoyait alors qu'il était possible de faire diminuer d'environ 15% les primes d'assurance, particulièrement par une diminution des frais d'administration et aussi en permettant aux automobilistes de s'assurer directement auprès des compagnies.

Les grandes lignes de la nouvelle politique gouvernementale, réclamée à cor et à cri tant par les partis d'opposition que par les groupes de pression, notamment ceux qui s'occupent de la protection des automobilistes, sont les suivantes:

● L'administration du régime sera laissée à l'entreprise privée. L'assurance-responsabilité sera obligatoire, à un minimum de \$50,000, et le contrôle s'effectuera à l'occasion de l'immatriculation des véhicules.

● La loi comportera une assurance de base obligatoire sans égard à la responsabilité, comportant des bénéfices pour dommages corporels en faveur des passagers et des piétons et couvrant au moins 80% des sinistres. Les dommages corporels en excédent des bénéfices du plan de base feront l'objet d'une assurance-responsabilité. Selon Mme Bacon, ce plan sera assez généreux pour couvrir la grande majorité des réclamations des vic-

Le Devoir, samedi 16 octobre 1976

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

linées et généralement suffire au citoyen à revenu moyen (\$12,000 et moins par année).

● En matière de dommages matériels à des véhicules, la responsabilité sera maintenue, mais les assureurs seront tenus d'appliquer certaines règles visant à supprimer les recours judiciaires entre eux et à réduire le nombre des évaluations et expertises. L'assurance-responsabilité relative aux dommages matériels autres qu'à des véhicules ne sera pas modifiée. Les assureurs auront la liberté de conclure entre eux des ententes et des conventions d'indemnisation directe et d'expertise. Dans le cas où des ententes sont signées entre des assureurs recevant 50% des primes et sont approuvées par le cabinet, leur effet sera étendu par la loi à tous les autres assureurs.

● Le constat à l'amiable sera admis, mais non obligatoire. Cependant les assureurs seront davantage pénalisés pour tout retard à effectuer des paiements lorsqu'un tel constat aura été employé.

● Un bureau de l'assurance-automobile sera constitué, avec pour principale fonction de distribuer auprès des assureurs les "risques" qui ne trouvent pas preneurs.

● Le surintendant des assurances remplira diverses responsabilités nouvelles. Notamment il recevra avant leur mise en vigueur la tarification de chaque assureur et pourra exiger des justifications. Il aura le pouvoir de s'objecter aux échelles de surcharge, et voir à ce qu'on introduise une tarification plus incitative à la sécurité routière par les clauses du type *bonus-malus* déjà en usage en Europe.

● Le fonds d'indemnisation, formé par les assureurs actuellement, deviendra un organisme gouvernemental, financé non plus à même les primes d'assurance, mais par une cotisation des propriétaires et conducteurs d'automobiles. Cette formule, selon Mme Bacon, sera plus équitable parce qu'elle élargit les sources de revenu.

Quant aux principes qui guident cette réforme, Mme Bacon a précisé que sans pour autant négliger les autres problèmes du régime actuel, on avait cherché à faciliter l'accès de l'assurance aux assurés. Selon elle, l'offre d'assurance suffit à peine à la demande actuelle.

Quant au fait qu'on n'ait pas retenu la principale recommandation du rapport Gauvin, relativement au régime sans égard à la responsabilité, le ministre a soutenu que le régime qu'elle propose présente les avantages de coût d'un régime sans égard à la responsabilité sans

en avoir les désavantages. Ces désavantages, à son avis, sont de divers ordres: abolition du lien judiciaire pour les victimes désirant avoir recours aux tribunaux, danger de fraude dans les cas de dommages mineurs, et difficulté plus grande à introduire des mesures incitatives.

Enfin pour ce qui est du coût des primes, Mme Bacon croit que la cause principale de leur niveau élevé au Québec est la fréquence et le coût des accidents. C'est donc principalement par la sécurité routière qu'une réduction du coût des primes pourra être obtenue, explique-t-elle, tout en précisant que malheureusement les effets de la politique du gouvernement en cette matière ne se feront sentir qu'à long terme. Les économies les plus immédiates ne peuvent donc être réalisées que dans l'administration du régime d'assurance.

Actuellement, l'administration représente 41% de la prime d'assurance. De l'avis de Mme Bacon, ces 41% pourraient être réduits d'environ 5%.

Cette économie ne sera pas réelle, puisque Mme Bacon reconnaît que les 5% incluent la part que les assurés versent actuellement à l'intérieur de leurs primes pour le fonds d'indemnisation. Selon les versions, le fonds d'indemnisation accapare actuellement 2,5 ou 4,26% de la prime. La première version est celle des collaborateurs du ministre, la deuxième, celle des administrateurs du fonds d'indemnisation qui ont établi ce chiffre lors de leur témoignage à la commission parlementaire sur le rapport Gauvin, en 1974. Puisque les automobilistes et les conducteurs seront appelés à contribuer sous une autre forme au fonds d'indemnisation, les économies réelles qu'ils feront pourront être de un, deux ou trois pour cent au maximum, cela sans compter l'inflation qui menace toujours le niveau des primes.

Il faut aussi signaler que puisque le Régime d'assurance-maladie deviendra premier payeur pour les blessures corporelles, ceci entraînera une hausse de \$10 millions du budget de la Régie de l'assurance-maladie du Québec.

Si par ailleurs, le régime proposé ne retient pas l'idée soumise par le rapport Gauvin de permettre aux automobilistes de s'assurer directement auprès des compagnies d'assurances, évitant ainsi la commission du courtier, Mme Bacon affirme qu'il n'en aurait pas résulté d'économie. A son avis, il y aurait simplement transfert de coûts du courtier vers la compagnie.

Enfin Mme Bacon s'est dite convaincue que les compagnies ne tenteront pas d'ici l'adoption de ce régime de hausser leurs primes d'assurance dans l'intention de se faire des réserves et qu'il n'y avait pas nécessité d'imposer un gel. Elle fait valoir que le surintendant des assurances aura des pouvoirs accrus de contrôle une fois le régime adoptée, et qu'entretemps son ministère sera plus vigilant que jamais.

Assurance-auto

Payette ne songe plus à la taxe sur l'essence

par Daniel L'HEUREUX
de notre bureau de Québec

QUÉBEC — Sans avoir arrêté de choix définitif quant au mode de financement du régime étatique d'assurance-automobile qu'elle préconise pour l'indemnisation des dommages corporels, le ministre Lise Payette écarte de plus en plus l'idée de recourir à une taxe sur l'essence, tout comme à une majoration de l'impôt sur le revenu.

L'idée d'une taxe sur l'essence, qui avait séduit plusieurs personnes dont Mme Payette elle-même qui y voyait une incitation à la conservation de l'énergie, pose un grave problème d'application dans les régions frontalières où les automobilistes auraient vite appris à aller faire le plein dans la province ou le pays voisin, évitant ainsi de contribuer au financement de l'assurance-auto.

Et c'est principalement pour cette raison, a expliqué hier Mme Payette à quelques journalistes, que le gouvernement devra vraisemblablement oublier l'idée de financer le régime d'assurance-auto par une taxe sur l'essence, sinon de façon très partielle, de l'ordre d'un ou deux cents par gallon.

De la même manière, Mme Payette semble également mettre

de côté l'idée de financer le régime qu'elle préconise par une majoration de l'impôt sur le revenu car ce mode de financement obligerait ceux qui ne possèdent pas d'automobile à contribuer tout autant que les usagers de l'auto.

Le ministre Payette continue donc d'explorer les deux autres hypothèses de financement que contient son projet de réforme, soit une taxe sur le permis de conduire, soit une taxe sur la plaque d'immatriculation, soit, évidemment, une combinaison des deux.

Le régime public complet

Loin de se sentir désavouée par la résolution adoptée en fin de semaine par le congrès du Parti québécois et qui demandait au gouvernement d'atteindre le plus tôt possible "le régime public complet et obligatoire d'assurance-automobile" prévu dans le programme, Mme Payette affirme par ailleurs qu'elle a elle-même voté en faveur de cette résolution.

Et, sans y voir de contradiction, elle n'a pas l'intention de modifier son projet de réforme de l'assurance-auto, lequel ne prévoit que l'étatisation d'un régime de base pour les blessures corporelles, laissant tout le reste à l'entreprise privée.

Le Parti, a-t-elle fait observer, est là pour nous "tracer la voie", pour nous permettre d'aller plus loin.

"Si dans deux ans, se plait-elle à rappeler, on se rend compte qu'on a pas atteint nos objectifs, la Régie (de l'assurance-auto) aura le pouvoir d'entrer en concurrence avec l'entreprise privée."

Si le gouvernement ne veut pas entrer immédiatement en concurrence avec le secteur privé, le ministre a expliqué que c'est à la fois pour établir un climat de bonnes négociations avec les compagnies d'assurances et aussi pour faire comprendre à la population "que l'Etat ne fait pas de l'assurance" mais adopte plutôt une mesure sociale en instaurant l'indemnisation des blessures corporelles.

Mme Payette a d'autre part nié que l'ancien président de la défunte régie des mesures anti-inflationnistes, M. Robert de Coster, ait été retenu comme président de l'éventuelle Régie de l'assurance-automobile. Mme Payette a reconnu que M. de Coster avait été consulté par ses fonctionnaires à cause de son expérience dans l'établissement de la Régie des rentes. Mais le ministre, qui affirme ne pas connaître M. de Coster,



Le ministre Lise Payette semble avoir écarté l'idée d'une taxe sur l'essence pour financer le régime étatique d'assurance automobile...

souligne que ce dernier n'est pas la seule personne "disponible".

Mme Payette a formulé l'ensemble de ces commentaires en réponse à des questions des journalistes à l'issue d'une journée d'audience publique sur le projet de réforme de l'assurance-auto, qui se tenait hier à Québec.

You may soon be paying more for private insurance

Car owners may soon be paying higher premiums for private auto insurance, says insurance broker Sebastien Allard.

"We have the feeling in the industry that the frequency of accidents is rising," said Allard, president of the Groupement des Assureurs Automobile.

Last year there were 214,227 accidents on Quebec roads, 42,000 more than in 1977.

"If the frequency of accidents increases and repair costs rise — and they are always rising — we may have a problem in the industry," Allard said.

The industry solves problems of this sort by increasing its rates, he added.

But Quebecers may get a break in their premium payments from the province next year.

Quebec's partial, no-fault automobile insurance scheme ended its first year of operations with a surplus of \$54.6 million, figures from the Automobile Insurance Board's first annual report show.

The report was tabled in the National Assembly Thursday by Lise Payette, minister of consumer and co-operative affairs and financial institutions.

The board's revenues were \$317.7 million, while its total expenses were \$263.1 million.

Payette said that if tendencies towards a surplus in the auto scheme continue, the government will consider lowering the insurance rates next fall.

The good news, however, does not

outweigh the bad according to Allard.

Quebecers must still pay steep insurance premiums because of the high accident rate in the province.

"Insurance rates in Quebec are substantially higher than in Ontario because there are more accidents here for every 100 cars insured," he said.

According to Quebec Police Force statistics, accidents cost Quebecers more than \$600 million a year.

Allard indicated that many factors combined to make this province the accident capital of North America, if not the world.

"The way people drive here is certainly one factor," he said. "And the supervision of the roads by the various Quebec police forces is another.

"But also the tremendous concentration of cars in Montreal and the severe weather conditions here are significant."

Personal experience has taught Allard that Quebec police are less strict in their supervision of the roads and enforcement of highway safety than forces in other provinces.

"During my travels on the TransCanada highway I often see Ontario police cars out on the roads but the Quebec force is never to be found," he noted.

"And even when you do see them there is one thing that often bothers me.

"There are speed limit signs everywhere but there are people passing me at 80 miles an hour. And the police sit there and do nothing."

Accidents up sharply

Car insurance hike coming

Quebec motorists face a 10 per cent hike in private auto insurance premiums next year due to a recent sharp increase in the accident rate and rising vehicle repair costs, according to an industry spokesman.

This increase will affect all car owners, regardless of driving record, added Raymond Medza, Quebec director of the Insurance Bureau of Canada, which represents almost all general (non-life) insurance firms.

Premiums for the Quebec government's compulsory no-fault insurance covering bodily injuries and death will not be affected by the rise in rates starting Jan 1 for commercial insurance covering property damage.

However, the legislation governing the provincial plan requires that rates be based on an annual evaluation of costs, so the rise in auto accidents could lead to a government rate hike as well for 1980-81.

Insurance firms experienced a 25 per cent increase in motor vehicle accident claims during the first six months of 1979, Mr. Medza said.

Drivers with a five-year accident-free record will bear the brunt of the premium hike because this category has registered a sharp rise in claims while bad drivers haven't gotten worse lately, he said.

"Since the premiums of the private insurers are based on the number and cost of accidents, it follows that an increase in the number of accidents for one category of those insured is reflected in a rate increase (for that category)," the industry spokesman explained.

However, he assured good drivers they would continue to pay significantly less for insurance than those with bad accident records.

Le Service de police de la CUM appuie la campagne de la RAAQ.

L'an dernier, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal a enregistré, sur son territoire, 106 accidents routiers mortels, 8 743 accidents avec blessés et 41 499 accidents matériels. Cela malgré les limites de vitesse réduites en zone urbaine !

Ce triste bilan est coûteux à tous les points de vue et il est attribuable en bonne partie à des individus qui ont pris le volant en état d'ébriété.

C'est pourquoi le SPCUM s'engagera concrètement dans la campagne que la Régie de l'assurance automobile du Québec mènera tout au long du mois de décembre.

Le problème...

Le Service de police a compilé, en 1983,

3 602 cas de conduite en état de d'ébriété. Beaucoup de ces cas, comme une majorité des accidents avec décès ou blessures, se manifestent les jeudis, vendredis et samedis soirs, entre 20 heures et 4 heures. Ce sont les périodes de la semaine où les gens sortent plus souvent consomment davantage d'alcool.

...et les solutions

La participation du Service de police de la CUM à la campagne de sécurité se traduira par une application vigilante des lois ou ré-

glements relatifs à la conduite en état d'ébriété.

Par l'entremise de ses policiers, le SPCUM a identifié tous les "secteurs névralgiques" de son territoire, là où des accidents surviennent fréquemment. Les agents s'y rendront régulièrement, en particulier les jeudis, vendredis et samedis.

Là comme ailleurs, ils infligeront des contraventions aux automobilistes qui commettront les infractions et procéderont à l'arrestation de ceux qui conduiront en état d'ébriété.

Les autorités policières ont toutefois bon espoir que la campagne préventive de la RAAQ sera bien perçue de la population. D'une part, cela éviterait le recours massif aux contraventions et aux arrestations; d'autre part, cela garderait vivants ceux que l'on aime.

Intervenir au bon moment, c'est les aimer vivants...

Les policiers de la CUM entendent y donner un appui inconditionnel

Par Mychel Lapointe

Bien oui! Encore cette année, L'ARTISAN se veut un allier de la Régie de l'Assurance automobile du

Québec en cette période de réjouissances qui commence et se poursuivra jusqu'aux premiers jours de l'année 1985.

Cette année, c'est sous le thème "Intervenir au bon moment, c'est les aimer VIVANTS" que la régie a décidé d'axer cette campagne de

sensibilisation à l'endroit des automobilistes qui consommeront des boissons alcoolisées au cours des prochaines semaines.

Consommer de l'alcool dans les fêtes de famille ou les parties de bureau c'est encore le meilleur moyen de fraterniser et d'oublier les

UN
BON SERVICE
APRÈS-FÊTE
SE PRÉPARE
AVANT
LES FÊTES!

ALCOOL AU VOLANT

JÉRÔME
A TOUJOURS LE
DERNIER MOT...



... sauf que le dernier mot de Jérôme est un mot particulièrement intelligent et responsable. Ça lui est arrivé jeudi, le soir de son party.

On a proposé à Jérôme de laisser sa voiture au bureau et de rentrer chez lui en taxi après la fête.

Le dernier mot de Jérôme, c'était: "J'accepte... Merci et à demain".

Un bon mot de Jérôme.

Intervenir
au bon moment,
c'est les aimer

VIVANTS.



Régie de
l'assurance automobile
du Québec

contraintes de la vie quotidienne. Mais il ne faudrait pas y laisser sa vie...

Bien sûr, certains seront portés à croire que les statistiques ne signifient absolument rien, et nous n'avons pas l'intention de les convaincre. Mais pour les autres, soulignons que: Maintenir la croyance populaire que le problème de l'alcool au volant est celui d'une minorité de consommateurs excessif, alcooliques chroniques ou autres, qui ne représentent que 8 à 10% de la population. C'est refuser la réalité; c'est se laver les mains d'une responsabilité qui touche tout le monde.

Chez les hommes,

le nombre de buveurs réguliers au Québec a atteint 78%. Ajoutez à cela les 12,3% de buveurs occasionnels - sans doute plus actifs au temps des Fêtes - et le total dépasse tout de suite les 90%. Chose nouvelle, ce même total, chez les femmes, dépasse aujourd'hui les 80%.

ILLUSIONS

Par ailleurs, il s'en trouve qui ont un quotient intellectuel au dessus de la moyenne (ou du moins qui le croient). Ceux-là vous diront que les problèmes de conduite en état d'ébriété, c'est pour les autres. Et qu'il a toujours moyen de "se remettre sur le piton" en un rien de temps après avoir

abusé de l'alcool dans les parties.

Le café noir figurant dans les moyens qu'ils préconisent pour éliminer toute trace d'abus.

Pourtant, l'inventeur du café noir aurait fait fortune auprès des consommateurs d'alcool qui tiennent à s'ébouillanter un peu la conscience avant de prendre le volant, mais on aurait tôt ou tard traité l'inventeur de charlatant s'il avait prétendu que son produit améliorerait l'état des facultés desdits consom-

mateurs d'alcool.

•NON, le café ne diminue pas l'effet de l'alcool, il peut même à l'occasion l'augmenter.

•NON, le fait de prendre une bonne douche, même froide, ne diminue pas l'effet de l'alcool; vos facultés sont plus propres, mais tout aussi faibles.

•NON, le fait de prendre une bonne marche de santé ne diminuent pas l'effet de l'alcool; au contraire, l'air frais peut augmenter cet effet.

•NON, le fait de

manger ne diminue pas comme tel, l'effet de l'alcool; c'est le temps qu'on prend pour manger qui peut l'aider. Une seule chose réduit l'effet de l'alcool: Le temps. Le temps que prend l'organisme à éliminer cet effet. Le système élimine qu'à raison de 15mg à l'heure. Il faut donc s'armer de patience. Pour neutraliser complètement les 80mg d'alcool qui représentent la limite légale pour conduire, il faut cinq heures et 20 minu-

SPCUM

Peut-être que certains n'apprécieront pas que nous ayons, par ce texte, pris quelques minutes de leur temps précieux. Ditez-vous bien que nous avons bien d'autres choses à faire que de jouer les moralisateurs...

Mais, voyez-vous, si nous prenons le temps de le faire, c'est que NOS LECTEURS, ON LES AIME VIVANTS...

Et nous ne sommes pas les seuls à croire de cette façon, puissent que les effectifs du Service

de police de la Communauté urbaine de Montréal pensent la même chose.

Et, si nous prenons la manière douce, eux prendront la manière forte au cours des prochains jours.

"Le Service de la police a compilé, en 1983, 3,062 cas de conduite en état d'ébriété. Beaucoup de ces cas, comme la majorité des accidents avec décès ou blessures, se manifestent les jeudis, vendredis et samedis

soirs, entre 20 heures et 4 heures. Ce sont les périodes de la semaine où les gens sortent plus souvent et consomment davantage d'alcool.

La participation du Service de police de la CUM à la campagne de sécurité se traduira par une application vigilante des lois ou règlements relatifs à la conduite en état d'ébriété.

Par l'entremise de ses policiers, la SPCUM a identifié tous les secteurs névralgiques de son territoire, là où des accidents surviennent fréquemment. Les agents s'y rendront régulièrement, en particulier les jeudis, vendredis et samedis.

Là comme ailleurs, ils infligeront des contraventions aux automobilistes qui commettront des infractions et procéderont à l'arrestation de ceux qui conduiront en état d'ébriété". annonce-t-il. A bons buveurs, salut!



Le Service de police de la CUM appuie la campagne de la RAAQ

L'an dernier, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal a enregistré, sur son territoire, 106 accidents routiers mortels, 8,743 accidents avec blessés et 41,499 accidents matériels. Cela malgré les limites de vitesse réduites en zone urbaine!

Ce triste bilan est coûteux à tous les points de vue et il est attribuable en bonne partie à des individus qui ont pris le volant en état d'ébriété.

C'est pourquoi le SPCUM s'engagera concrètement dans la campagne que la Régie de l'assurance automobile du Québec mènera tout au long du mois de décembre.

LE PROBLÈME...

Le Service de police a compilé, en 1983, 3,602 cas de conduite en état d'ébriété. Beaucoup de ces cas, comme une majorité des accidents avec décès ou blessures, se manifestent les jeudis, vendredis et samedis soirs, entre 20 h. et 4h. Ce sont les périodes de la semaine où les gens sortent plus souvent et consomment

davantage d'alcool.

...ET LES SOLUTIONS

La participation du Service de police de la CUM à la campagne de sécurité se traduira par une application vigilante des lois ou règlements relatifs à la conduite en état d'ébriété.

Par l'entremise de ses policiers, le SPCUM a identifié tous les "secteurs névralgiques" de son territoire, là où des accidents surviennent fréquemment. Les agents s'y rendront régulièrement, en particulier les jeudis, vendredis et samedis.

Là comme ailleurs, ils infligeront des contraventions aux automobilistes qui commettront des infractions et procéderont à l'arrestation de ceux qui conduiront en état d'ébriété.

Les autorités policières ont toutefois bon espoir que la campagne préventive de la RAAQ sera bien perçue de la population. D'une part, cela éviterait le recours massif aux contraventions et aux arrestations; d'autre part, cela garderait vivants ceux que l'on aime.

LE SERVICE DE POLICE DE LA CUM APPUIE LA CAMPAGNE DE LA RAAQ

L'an dernier, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal a enregistré, sur son territoire, 106 accidents routiers mortels, 8 743 accidents avec blessés et 41 499 accidents matériels. Cela malgré les limites de vitesse réduites en zone urbaine!

Ce triste bilan est coûteux à tous les points de vue et il est attribuable en bonne partie à des individus qui ont pris le volant en état d'ébriété.

C'est pourquoi le SPCUM s'engagera concrètement dans la campagne que la Régie de l'assurance automobile du Québec mènera tout au long du mois de décembre.

Le problème...

Le Service de police a compilé, en 1983, 3 602 cas de conduite en état d'ébriété. Beaucoup de ces cas, comme une majorité des accidents avec décès ou blessures, se manifestent les jeudis, vendredis et samedis soirs, entre 20 heures et 4 heures. Ce sont les périodes de la semaine où les gens sortent plus sou-

vent et consomment davantage d'alcool.

...et les solutions

La participation du Service de police de la CUM à la campagne de sécurité se traduira par une application vigilante des lois ou règlements relatifs à la conduite en état d'ébriété.

Par l'entremise de ses policiers, le SPCUM a identifié tous les «secteurs névralgiques» de son territoire, là où des accidents surviennent fréquemment. Les agents s'y rendront régulièrement, en particulier les jeudis, vendredis et samedis.

Là comme ailleurs, ils infligeront des contraventions aux automobilistes

qui commettront des infractions et procéderont à l'arrestation de ceux qui conduiront en état d'ébriété.

Les autorités policières ont toutefois bon espoir que la campagne préventive de la RAAQ sera bien perçue de la population. D'une part, cela éviterait le recours massif aux contraventions et aux arrestations; d'autre part, cela garderait vivants ceux que l'on aime.

À la fin de l'année prochaine

Le Centre d'évaluation des conducteurs de la rue Sauvé sera relocalisé

À la suite de plaintes émanant de citoyens de la rue Sauvé Est, le Centre d'évaluation des conducteurs de la Régie de l'Assurance automobile du Québec (situé un peu à l'ouest de la rue Papineau) cessera vraisemblablement ses opérations à la fin de l'année 1986.

Par Jocelyn BOURBONNAIS

C'est en tout cas l'assurance démontré par le conseiller municipal de l'endroit, Michel Hamelin, alors que, par voie de communiqué en provenance du Parti civique de Montréal, il annonçait au début de la semaine qu'il en avait reçu la confirmation de M. Guy Tardif, député de Crémazie et nouveau ministre des Transports, responsable de la Régie de l'Assurance automobile.

DES PLAINTES

Il appert que M. Hamelin

aurait fait des représentations auprès des instances concernées au printemps dernier après avoir pris connaissance de griefs portés à son attention par les résidents à proximité du centre en litige. On sait en effet que, dans le cadre de l'Opération municipale 20,000 logements, on a vu apparaître l'année dernière à l'arrière du Centre d'évaluation une série de luxueuses demeures familiales.

Le mécontentement de ces nouveaux citoyens qui ont aménagé

à l'abord d'une série de maisons de plusieurs appartements portait sur deux points: circulation sur les voies résidentielles rendue plus dense par la présence d'aspirants-conducteurs réalisant leurs essais sur route et l'espace de stationnement local accaparé par les véhicules d'examen ou par les voitures de supporteurs accompagnant les futurs automobilistes.

HENRI-BOURASSA

L'ACADIE

Dans la missive l'informant de l'issue heureuse de ses démarches, le conseiller municipal du district Fleury et président de la Commission de sécurité publique de la CUM a appris que les opérations de la direction du Centre d'é-

valuation des conducteurs du nord de Montréal transporteront ses pénates dès décembre 1986 dans le secteur Henri-Bourassa/L'Acadie.

Soulignons en terminant, qu'entretemps, la Régie de l'Assurance automobile qui coordonne le Centre d'évaluation de la rue Sauvé a déjà corrigé les parcours d'essais routiers dans le quartier afin d'amoindrir les problèmes causés aux citoyens des rues avoisinantes.



(Photo: HBN)

Michel Hamelin, conseiller municipal du district Fleury et président de la Commission de sécurité publique de la CUM.

Succès des démarches de Michel Hamelin

Relocalisation du Centre d'évaluation des conducteurs

Monsieur Michel Hamelin, conseiller municipal du district Fleury a obtenu des autorités municipales, la relocalisation du Centre d'évaluation des conducteurs, actuellement situé rue Sauvé Est, à la hauteur de la rue Garnier! L'arrêt des opérations à cette école prendra effet à la fin de l'année 1986.

La confirmation de ce déplacement a été signifiée à monsieur Hamelin par le ministre des Transports lui-même, monsieur Guy Tardif, responsable de la direction de la Régie de l'Assurance automobile.

"J'avais fait les présentations adéquates au printemps dernier, à la suite de griefs qu'avaient portés à mon attention des citoyens du secteur attendant au Centre d'évaluation" rappelle monsieur Hamelin.

Le mécontentement des résidents portait sur deux points, principalement: une circulation sur les voies résidentielles rendue plus dense par la présence de ces aspirants-conducteurs réalisant leur essai sur route et des espaces de stationnement local accaparés

par les véhicules d'examen, voitures d'amis accompagnant les futurs automobilistes, etc.

A la lumière de la situation qui prévalait à cet endroit, le conseiller du Parti Civique de Montréal avait pris l'initiative de canaliser les revendications de la population de son district auprès du gouvernement provincial. Celui-ci est à la fois le propriétaire et l'utilisateur de l'ancienne école où est établie la direction de ce Centre d'évaluation des conducteurs dans le nord de la ville.

Dans la missive informant de la conclusion positive de ses démarches, le ministre des Transports indique également que les opérations de l'école prendront place en décembre 1986 dans le secteur Henri-Bourassa / L'Acadie où sera érigé un édifice voué à ces fonctions. De plus, la Régie de l'Assurance automobile qui coordonne le Centre d'évaluation de la rue Sauvé a déjà corrigé les parcours des essais routiers dans le quartier pour amoindrir les problèmes causés aux citoyens des rues voisinant l'école.

"La relocalisation de ce centre additionnée à celle de la Fourrière municipale auxquelles on a procédé il y a quelques années donnera à cette partie du district Fleury une

qualité d'environnement exceptionnelle", a déclaré monsieur Hamelin.

Cette intervention

rapide et efficace du conseiller de l'équipe dirigée par Jean Drapeau démontre encore une fois que les préc-

upations des citoyens montréalais font l'objet de soins attentifs par les autorités municipales.

Succès des démarches de Michel Hamelin

Relocalisation du Centre d'Évaluation des Conducteurs

Monsieur Michel Hamelin, conseiller municipal du district Fleury, a obtenu des autorités provinciales, la relocalisation du Centre d'évaluation des conducteurs, actuellement situé rue Sauvé Est, à la hauteur de la rue Garnier! L'arrêt des opérations à cette école prendra effet à la fin de l'année 1986.

La confirmation de ce déplacement a été signifiée à monsieur Hamelin par le ministre des Transports lui-même, monsieur Guy Tardif, responsable de la direction de la Régie

de l'Assurance automobile.

"J'avais fait les représentations adéquates au printemps dernier, à la suite de griefs qu'avaient portés à mon attention des citoyens du secteur attenant au Centre d'évaluation", rappelle monsieur Hamelin.

Le mécontentement des résidents portait sur deux points, principalement: une circulation sur les voies résidentielles rendue plus dense par la présence de ces aspirants - conducteurs réalisant leur essai sur route et des



M. Michel Hamelin, conseiller municipal du district (20) secteur Fleury.

espaces de stationnement local accaparés par les véhicules d'examen, voitures d'amis accompagnant les futurs automobilistes, etc.

A la lumière de la situation qui prévalait à cet endroit, le conseiller du Parti Civique de Montréal avait pris l'initiative de canaliser les revendications de la population de son district auprès du gouvernement provincial. Celui-ci est à la fois le propriétaire et l'utilisateur de l'ancienne école où est établie la direction de ce Centre d'évaluation des conducteurs dans le nord de la Ville.

Dans la massive l'informant de la conclusion positive de ses démarches, le ministre des Transports indique égale-

ment que les opérations de l'école prendront place en décembre 1986 dans le secteur Henri-Bourassa/l'Acadie où sera érigé un édifice voué à ces fonctions. De plus, la Régie de l'Assurance automobile qui coordonne le Centre d'évaluation de la rue Sauvé a déjà corrigé les parcours des essais routiers dans le quartier pour amoindrir les problèmes causés aux citoyens, des rues

voisinant l'école.

"La relocalisation de ce centre additionnée à celle de la Fourrière municipale auxquelles on a procédé il y a quelques années donnera à cette partie du district Fleury une qualité d'environnement exceptionnelle", a déclaré monsieur Hamelin.

Cette intervention rapide et efficace du conseiller de l'équipe dirigée par Jean Drapeau démontre

encore une fois que les préoccupations des citoyens montréalais

font l'objet de soins attentifs par les autorités municipales.

Nouveau centre d'évaluation des conducteurs

Le ministre des Transports et responsable du développement régional, M. Marc-Yvan Côté, et le président directeur général de la Régie de l'assurance automobile du Québec, M. Jean-P. Vézina, ont inauguré, hier, le nouveau Centre d'évaluation des conducteurs de l'île de Montréal.

Paul Villeneuve

Situé au 855, boulevard Henri-Bourassa ouest, le nouveau centre, qui loge dans un édifice neuf construit par la Régie, est équipé de toutes les installations intérieures et extérieures requises pour offrir la gamme complète des services relatifs à l'émission des permis de conduire.

Pour tous les examens de la Régie, c'est à ce centre que les Montréalais doivent s'adresser.

«Il est déjà bien loin, c'était en 1920, le temps où un permis de conduire était délivré à... et je cite «toute personne qualifiée de 18 ans et plus sur la recommandation de trois personnes de bonne renommée du lieu de sa résidence», déclara avec humour M. Vézina.

Selon le président directeur général de la Régie, l'emménagement du centre dans des locaux modernes, fonctionnels et bien équipés marque d'ailleurs une nouvelle page de l'histoire de l'introduction de l'automobile au Québec et de l'évolution de la conduite automobile.

M. Vézina a de plus déclaré que le nouveau Centre d'évaluation des

conducteurs a été conçu avec la préoccupation d'assurer la plus grande qualité et la plus grande rigueur de tout le processus d'évaluation des conducteurs.

Au nouveau centre, la plupart des examens théoriques sont informatisés. Les examens pratiques sont, pour leur part, tous passés sur la route, à l'exception du test de moto, pour lequel on est équipé de deux pistes en circuit fermé.

Un centre de services adjacent offre de plus aux usagers de la route la

possibilité d'effectuer les transactions suivantes : obtention du permis de conduire et de l'immatriculation de véhicules, ouverture des dossiers d'indemnisation des victimes d'accidents de la route et obtention de permis de circulation spéciaux.

L'année dernière, à Montréal, la Régie a fait passer 74 941 examens théoriques, 49 990 examens pratiques et a émis 38 010 nouveaux permis de conduire, soit près de 30% de tous les nouveaux permis émis au Québec.

Rising highway accident rate could drive up insurance fees

Quebec's road accident rate is up for the first six months of the year, prompting a warning from a senior Transport Department official that unless the trend is reversed, the cost of licence plates and drivers' permits could be increased next year.

Worse, while the accident rate is actually down on Montreal expressways, city drivers would be forced to dig deeper in their pockets if there is no improvement across Quebec.

Last year's 25-per-cent drop in road deaths resulted in a \$21 saving on the cost of plates and permits which took effect last month.

The Régie de l'Assurance Automobile du Québec figures it saved \$50 million in insurance payments as the accident rate fell.

But from January to June this year, accidents are up by 5.1 per cent across Quebec. Injuries and deaths rose by 8.5 per cent over the corresponding period last year.

"Unless we can stabilize this situation, we will have to look at how to cover the higher costs," said Jean-François Normand, an aide to Transport Minister Marc-Yvan Côté. "It is simple arithmetic — the more we pay out, the more we must collect."

He would not speculate on how much of an increase motorists could face. But he said the poorer statistics should act as a clear message to the general public. "Drivers must shape up over the next few months."

"In 1986 the government introduced strict new laws to curb drunk driving, as well as various amendments to the highway code. This generated considerable publicity and created a greater awareness of road

Traffic Watch

RICK LECKNER



safety. We have not had that level of interest this year."

However, the story is considerably different on the Montreal island highways patrolled by provincial police. For the first six months of this year, road fatalities were down by 25 per cent, there was a 6.3-per-cent drop in injuries and generally all accident categories were reduced.

Sgt. Fernand Roberge of the Sûreté du Québec said the results are not a matter of good luck. "We have steadily mounted various police operations over the past few months. We have paid particular attention to drunk driving during the late evening and overnight periods. The results speak for themselves."

While mishaps were down on island highways, they were up marginally on streets patrolled by Montreal Urban Community police.

Jean-Guy Lord, MUC police director of traffic, reported accidents with injury and death were up by 7.7 per cent, while the overall rate increased by 1.5 per cent.

But there are signs of improvement. The statistics for the month of July show an overall decrease of 8

per cent. "Actually we have been improving steadily since the start of the year when the rate was up by 18 per cent," Lord said. "Our investigations clearly show that the use of seat belts greatly reduce serious injury and even death."

Lisa Roy of the automobile insurance board said it is the deaths and serious injuries which cost the province millions each year. "These costs are reflected in the insurance premiums we must charge all Quebec drivers."

Roy pointed out the rates are applied universally across the province. "Even if accidents are down in the Montreal area but up everywhere else, Montreal motorists will face the same increases."

Of Quebec's 3.7 million drivers, more than 1 million are in the Montreal area.

In Montreal, motorists have another two weeks of added delays on the Bonaventure expressway. Crews rebuilding the roadway have closed the Wellington exit. The best alternative is the Bonaventure north from the Champlain Bridge to Atwater Ave.

A reminder that Atwater is now down to only one lane in each direction between St. Antoine and St. Catherine Sts. That project will continue through October.

In Laval, work will continue until Sept. 25 on Blvd. des Laurentides between Labelle St. and Cartier Blvd. — just north of Pont Viau. Officials say they will maintain two lanes in the direction of peak traffic.

L'APA dénonce les courtiers d'assurances

L'Association pour la protection des automobilistes (A.P.A.) s'insurge contre les récents propos du président de l'Association des courtiers d'assurances du Québec, M. Maurice Choquette, qui s'est élevé contre la décision du Mouvement Desjardins de faire la vente directe d'assurances.

Monique Girard-Solomita

M. Choquette a défini la vente directe de polices d'assurances aux membres du Mouvement Desjardins comme étant un « affront à l'intelligence du public », une « gifle à un grand nombre de sociétaires des caisses » et une « grave insulte professionnelle aux courtiers d'assurances du Québec ».

Réagissant hier à ces propos en conférence de presse, le président sortant de l'A.P.A., Philippe Edmonston, a soutenu que loin de défendre les intérêts des consommateurs, les courtiers pensent plutôt aux leurs.

Selon M. Edmonston,

le porte-parole des courtiers prêche pour sa paroisse formée des 5 400 courtiers d'assurances du Québec qui détiennent déjà 84% du marché, soit 2,6 milliards de dollars. « Il faudra voir, dit-il, si l'intelligence du public préférera continuer à payer 12% à 20% de plus sur ses primes en frais de commission, sans compter les 5 \$ à 15 \$ d'honoraires que les courtiers exigent à chaque transaction. »

Économies

L'A.P.A. se réjouit de l'initiative du Mouvement Desjardins de faire la vente directe d'assurances. Selon elle, ceci permettra aux quatre millions de membres des caisses populaires de

réaliser des économies variant entre 12% et 20% sur l'achat d'assurances.

Aux dires de M. Edmonston, si les courtiers étaient tellement préoccupés du bien des consommateurs, ils commenceraient par ne plus exiger des honoraires allant jusqu'à 15 \$ pour chaque transaction et ils inscriraient sur chaque police d'assurance le montant qu'ils perçoivent en commission.

Pour l'A.P.A., la vente directe d'assurances est un moyen de faire baisser le coût de l'assurance. Aux États-Unis, 65% du marché de l'assurance est occupé par l'assurance directe contre 35% au Canada et 16% au Québec.

M. Edmonston encourage l'initiative du Mouvement Desjardins dont la vente directe d'assurances par les caisses populaires reflète bien l'esprit coopératif de son fondateur, Alphonse Desjardins, et constitue un bénéfice pour ses quatre millions de membres.



Philippe Edmonston en est à ses dernières heures comme p.-d.g. de l'A.P.A., fonction qu'il occupera pendant un mois encore. Il terminera cependant son mandat à la présidence du conseil d'administration, lequel expirera dans un an. Entre-temps, un concours a été ouvert au sein du personnel de l'A.P.A. pour lui trouver un remplaçant.

Toutefois, l'A.P.A. entend garder l'oeil ouvert sur ce dossier pour ne pas qu'en bout de ligne, la vente directe d'assurance aux membres des caisses populaires se traduise par des réclamations plus difficiles à obtenir pour le consommateur.

Assurances : l'APA appuie le Mouvement Desjardins

SYLVAIN BLANCHARD

Le président de l'Association pour la protection des automobilistes, M. Philippe Edmonston se dit extrêmement heureux de la décision du Mouvement Desjardins de vendre de l'assurance (IARD) dans l'ensemble de ses succursales d'ici les trois prochaines années.

En conférence de presse, hier, peut être sa dernière à titre de PDG de cet organisme qu'il dirige depuis 19 ans (il doit quitter en principe à la fin du mois), M. Edmonston a verbalement critiqué le président de l'Association des courtiers d'assurance du Québec, M. Maurice Choquette, pour ses « propos alarmistes et incongrues » tenus il y a quelques semaines en réaction à l'annonce faite par Desjardins.

M. Choquette avait alors déclaré que la vente directe de police d'assurances aux membres du Mouvement constituait « une insulte à l'intelligence du public, une giflette aux so-

ciétaires des caisses et une grave insulte professionnelle aux courtiers d'assurances de la province ».

À cela, M. Edmonston répond « qu'il faudra voir si l'intelligence du public préférera continuer à payer des frais de commission de 12 à 20 % sur ses primes. »

Ce dernier affirme que M. Choquette prêche uniquement pour les intérêts de sa paroisse, car les 5,400 courtiers d'assurances de la province qu'il représente détiennent 84 % du marché, soit \$ 2,6 milliards. À ses yeux, « ceux-ci ne font que démontrer, une fois de plus, qu'ils se fichent des consommateurs, s'étant déjà opposés à l'établissement de la Régie de l'assurance automobile et aux compensations sans égards à la responsabilité. »

Pour le président de l'APA, le public ne peut être opposé à un accroissement de la concurrence. « C'est le seul moyen susceptible de favoriser une baisse des prix. Pourquoi devrions nous être contre cela ? »

Dans un tout autre ordre d'idée, M.

Edmonston a félicité et critiqué à la fois la compagnie sud-coréenne Hyundai pour avoir accepté de prolonger à 3 ans, ou 60 000 kilomètres, sa garantie sur ses modèles Pony, Excel et Stellar.

« Depuis un an et demi, nous avons reçu 120 plaintes au sujet des voitures fabriquées par Hyundai. Dans tous les cas, il s'agissait de multiples problèmes mineurs (radio, chauffe-rette, enjoliveur de roues, etc), mais qui, au bout d'un certain temps, faisaient de belles factures à payer ».

M. Edmonston explique que, de-

puis un an, l'UPA fait pression sur la compagnie pour qu'elle corrige ces problèmes. La semaine dernière, l'entreprise a donné suite à leurs démarches en annonçant le prolongement de sa garantie, la faisant passer de 12 mois, ou 20 000 kilomètres, à 3 ans, ou 60 000 kilomètres. Une quarantaine de pièces, regroupant une centaine d'items, sont désormais couvertes.

L'organisme applaudit évidemment cette décision, mais s'insurge contre le fait que la compagnie refuse d'indemniser les propriétaires

d'Excel, de Pony et de Stellar qui ont déjà eu à payer pour le remplacement de pièces faisant aujourd'hui partie de la garantie.

« Cela revient à dire que des dizaines de leurs clients ne recevront aucune indemnité pour avoir remplacé des pièces défectueuses qui sont maintenant gratuites. Ceci n'a aucun sens et c'est la raison pour laquelle nous invitons fortement tous les propriétaires lésés à ne pas se gêner pour poursuivre la compagnie devant la Cour des petites créances », conclue M. Edmonston.



M. Philip Edmonston.

24 p. cent moins de morts sur les routes en 86

Presse Canadienne
QUEBEC

■ Le bilan routier du Québec s'est considérablement amélioré en 1986 alors que le nombre des victimes décédées a diminué de 24 p. cent et le nombre des blessés graves, de 8 p. cent.

Au même moment, le nombre des décès de la route augmentait de 1,3 p. cent dans l'ensemble des autres provinces canadiennes, a souligné hier à l'Assemblée nationale le ministre des Transports du Québec Marc-Yvan Côté.

« Il s'agissait là non seulement de la première amélioration dans notre bilan routier au cours des cinq dernières années, mais de la meilleure performance routière des Québécoises et des Québécois pour les 25 dernières années si l'on tient compte de la croissance du parc automobile et du kilométrage parcouru, » a ajouté M. Côté.

Le ministre ouvrait à ce moment le débat sur l'adoption du principe du projet de loi 62, qui modifie la Loi sur l'assurance automobile de façon à permettre à la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) de verser une somme de \$200 millions au fonds consolidé du revenu d'ici le 31 mars 1988.

Cette mesure a été recommandée par la RAAQ après que celle-ci eut enregistré en 1986 un surplus d'exploitation suite à des dépenses moins élevées par suite de la diminution du nombre de victimes de la route.

La RAAQ avait aussi recommandé de diminuer de 10 p. cent les contributions d'assurance automobile.

L'argent versé au fonds consolidé devra être consacré à des immobilisations favorisant la sécurité routière sur tout le réseau québécois.

« Il apparaît normal à la régie

ainsi qu'au gouvernement que ces sommes retournent au cours des prochaines années aux usagers, notamment sous forme de réduction des contributions au régime d'assurance automobile et sous forme d'immobilisation en matière de sécurité routière, » a expliqué M. Côté.

Il a ajouté que la mesure n'affectera en rien la performance de la RAAQ puisqu'en 1986, elle a terminé son exercice financier avec un surplus d'exploitation de \$128 millions et que sa réserve de stabilisation, assimilable en partie au surplus accumulé, est passée de \$527 millions en 1985 à \$654 millions en 1986.

Une somme de \$100 millions sera versée au cours de l'exercice financier 1987-88 et un montant égal au cours de l'exercice financier 1988-89. Les versements seront effectués comme suit : \$50 millions au 30 décembre 1987; \$50 millions le 31 mars 1988;

\$25 millions le 29 décembre 1988 et \$75 millions, le 31 mars 1989.

L'argent servira au ministère des Transports à corriger divers points noirs du réseau routier, tels que des courbes dangereuses, l'installation de glissière de sécurité sur certaines portions de routes, à l'amélioration de la signalisation, à l'amélioration des travaux de déneigement et la poursuite de l'installation du réseau téléphonique d'urgence sur les autoroutes du Québec.

Le ministère des Transports a dépensé ou dépensera \$60 millions de cet argent en 1987 qui sera reparté comme suit :

Réseau des autoroutes de Montréal, \$5,6 millions; refecton et améliorations de la sécurité (glissières de sécurité, reaménagement de courbes, corrections de profil) \$18,4 millions; interventions urgentes de voirie régionale: \$54 millions; ce qui donne un total de \$29,4 millions.

La sécurité routière a fait des progrès en 1986

BERNARD RACINE

QUÉBEC (PC) — Le bilan routier du Québec s'est considérablement amélioré en 1986 alors que le nombre des victimes décédées a diminué de 24 % et le nombre des blessés graves, de 8 %.

Au même moment, le nombre des décès de la route augmentait de 13 % dans l'ensemble des autres provinces canadiennes, a souligné hier à l'Assemblée nationale le ministre des Transports du Québec Marc-Yvan Côté.

« Il s'agissait là non seulement de la première amélioration dans notre bilan routier au cours des cinq dernières années, mais de la meilleure performance routière des Québécoises et des Québécois pour les 25 dernières années si l'on tient compte de la croissance du parc automobile et du kilométrage parcouru », a ajouté M. Côté.

Le ministre ouvrait à ce moment le débat sur l'adoption du principe du projet de loi 62, qui modifie la loi sur l'assurance automobile de façon à permettre à la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) de verser une somme de \$ 200 millions au fonds consolidé du revenu d'ici le 31 mars 1988.

Cette mesure a été recommandée

par la RAAQ après que celle-ci eut enregistré en 1986 un surplus d'exploitation suite à des dépenses moins élevées par suite de la diminution du nombre de victimes de la route.

La RAAQ avait aussi recommandé de diminuer de 10 % les contributions d'assurance automobile.

L'argent versé au fonds consolidé devra être consacré à des immobilisations favorisant la sécurité routière sur tout le réseau québécois.

« Il apparaît normal à la régie ainsi qu'au gouvernement que ces sommes retournent au cours des prochaines années aux usagers, notamment sous forme de réduction des contributions au régime d'assurance automobile et sous forme d'immobilisation en matière de sécurité routière », a expliqué M. Côté.

Il a ajouté que la mesure n'affectera en rien la performance de la RAAQ puisqu'en 1986, elle a terminé son exercice financier avec un surplus d'exploitation de \$ 128 millions et que sa réserve de stabilisation, assimilable en partie au surplus accumulé, est passée de \$ 527 millions en 1985 à \$ 654 millions en 1986.

Une somme de \$ 100 millions sera versée au cours de l'exercice financier 1987-88 et un montant égal au cours de l'exercice financier 1988-89. Les versements seront effectués

comme suit : \$ 50 millions au 30 décembre 1987; \$ 50 millions le 31 mars 1988; \$ 25 millions le 29 décembre 1988 et \$ 75 millions le 31 mars 1989.

L'argent servira au ministère des Transports à corriger divers points noirs du réseau routier, tels que des courbes dangereuses, l'installation de glissière de sécurité sur certaines portions de routes, à l'amélioration de la signalisation, à l'amélioration des travaux de déneigement et la poursuite de l'installation du réseau téléphonique d'urgence sur les autoroutes du Québec.

Le ministère des Transports a dépensé ou dépensera \$ 60 millions de cet argent en 1987 qui sera répartie comme suit :

Réseau des autoroutes de Montréal \$ 5,6 millions; réfection et améliorations de la sécurité (glissières de sécurité, réaménagement de courbes, corrections de profil) \$ 18,4 millions; interventions urgentes de voirie régionale \$ 5,4 millions.

Une autre somme à peu près égale sera dépensée comme suit (en millions): couches d'usure \$ 22,2, entretien des structures \$ 11, diverses opérations d'entretien (prolongation des contras de déneigement, abat-poussière, débroussaillage, nettoyage de fossé et décharges) \$ 6,6.



Marc-Yvan Côté

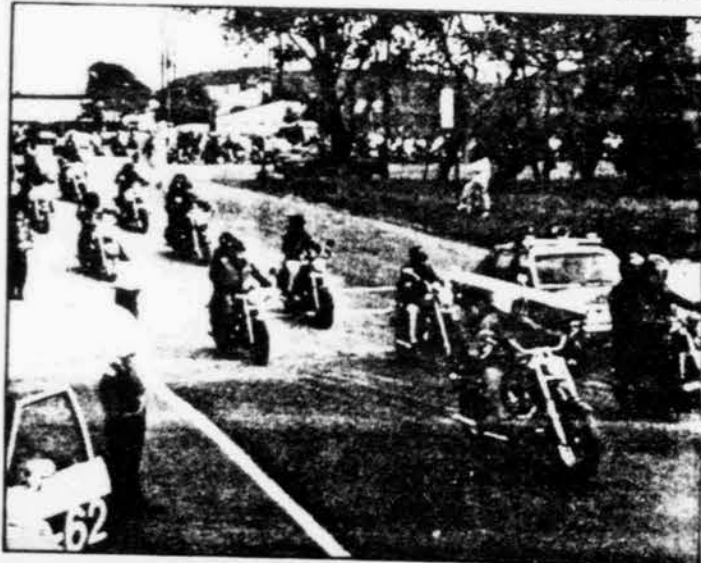


Photo Jean-Louis BOYER

Motards en furie

Indignés de l'augmentation apportée au coût de l'immatriculation de leurs véhicules, quelque 200 motards ont manifesté, hier en début de soirée. Selon le lieutenant Claude Hébert, du poste 42, les contestataires représentaient une quarantaine d'associations de motards qui ont décidé de faire front commun pour protester contre la hausse qu'ils jugent injustifiée. Escortés de voitures de patrouille de la police, ils sont partis du stationnement du parc Jarry et ont chevauché leurs motos jusque devant les bureaux du ministre québécois des Transports, Marc-Yvan Côté, à l'intersection du boulevard Crémazie et de la rue Henri-Julien. La manifestation s'est déroulée dans le calme.



(PS) — C'est dans une atmosphère de fête qu'environ 700 adeptes de la moto, tous membres du Comité du 40%, se sont rassemblés sur leurs pétaradants engins, hier soir, sur le vaste terrain de stationnement du *Journal*.

Leur but était de protester contre la hausse de 40% par année décrétée par le ministère des Transports pour les quatre prochaines années sur les plaques d'immatriculation des motos.

Partis de l'Oratoire Saint-Joseph, les motocyclistes, qui ne veulent en aucun cas être confondus avec les bandes de motards, ont défilé en

file indienne sur le Mont-Royal avant de s'engager sur l'avenue du même nom que la police avait préalablement fermée à toute circulation automobile.

Plusieurs membres des Blues Knights, parmi lesquels on compte des policiers, assistaient au défilé qui a ébahi les badauds circulant sur

700 adeptes de la moto au *Journal*



Photo Normand PICHETTE

Sept cents motocyclistes se sont rassemblés hier soir sur le terrain de stationnement du *Journal* pour souligner leur opposition à la hausse du coût des plaques d'immatriculation des motos.

l'artère principale du Plateau.

Parmi les mototouristes rencontrés hier soir, il y en avait même venus de l'Ontario pour manifester leur solidarité avec leurs camarades québécois.

Demain matin, des motocyclistes venus des quatre coins du Québec partiront en direction de la Vieille capitale pour un grand rassemblement devant l'Assemblée nationale, à 16 h.

Les départs de la région métropolitaine s'ef-

fectueront à 10 h de la Place Versailles et des Promenades Saint-Bruno.

Les organisateurs s'attendent à ce que 50 000 adeptes de ce sport se rendent aujourd'hui à Québec.

Des motards en colère dans les rues

RAYMOND GERVAIS

■ Plus d'un millier de motocyclistes, protestant contre la hausse de quelque 40 p. cent de prix de leur vignette d'immatriculation décrétée cette année par la Régie de l'assurance-automobile du Québec, ont participé, hier soir, à un défilé au flambeau dans les rues de la métropole.

Escorté par la police de la Communauté urbaine de Montréal, le convoi formé de Harley Davidson, Yamaha, Suzuki, Kawasaki et autres marques de motos s'est mis en branle à 21 h, devant l'Oratoire Saint-Joseph.

Plusieurs clubs de motocyclistes, dont la plus grosse association du Québec, le club Élites, ont participé au ralliement.

Aujourd'hui, un groupe de plusieurs milliers de motards (les optimistes disent 50 000, les pessimistes 15 000) doit prendre la direction de la Vieille Capitale, beau temps mauvais temps, pour contester la récente augmentation de l'assurance-responsabilité.

Selon M. Kenneth Cardwell, président du club Élites, l'augmentation du coût de la plaque d'immatriculation pour l'année 1988 représente quelque \$69 pour une moto dont le cylindre est de 401cc à 1 500cc. Pour une moto plus petite, l'augmentation représente 25 p. cent par rapport à l'année précédente, soit quelque \$40.

Toutefois, contrairement à ce qui avait été dit auparavant, cette augmentation ne vaut que pour cette année. Selon un porte-parole du ministère des Transports, les hausses ne peuvent être fixées qu'en regard de l'augmentation ou de la diminution des accidents de l'année précédente.

Aucun des adeptes rencontrés hier ne songe à abandonner la moto en raison de l'augmentation du prix de la vignette. Mais plusieurs jeunes motocyclistes commencent à trouver que ça coûte cher.

Actuellement, les primes d'assurances pour une moto dont la valeur est de \$15 000 varient de \$800 à \$1 000 annuellement pour une personne qui ne fait pas partie d'un club. Les grosses associations réussissent néanmoins à obtenir pour leurs membres des taux de «flottes», soit l'équivalent d'une réduction de quelque 50 p. cent.

On compte environ 87 000 motos immatriculées au Québec, cette année.

(JB) — Christine Proulx n'en revient pas de voir comment une automobiliste peut se trouver coincée lors du renouvellement de sa police d'assurance. Sa prochaine police va lui coûter beaucoup plus cher, en partie parce qu'elle et son mari auront voulu «magasiner» pour payer un peu moins.

Au départ, ce couple n'a pas eu de chance. Ils ont présenté trois réclamations en moins d'un an. En septembre 1987, leur Hyundai Excel a été la cible de voleurs. Quelques mois plus tard, il y a eu un délit de fuite, et en février, la voiture glissait et heurtait un trottoir.

ASSURANCE: **Allstate les** **laisse tomber**

«Nous n'avons été responsables que d'un seul accident», dit Christine Proulx. Le couple avait payé sa prime \$599 en 1987. Au moment du renouvellement, en mai, la compagnie Cumis leur demandait \$960.

Les Proulx ont donc fait plusieurs appels pour finalement souscrire une police de \$831 auprès de Allstate. Début juillet, ils recevaient une lettre de cette dernière les avisant que l'assureur

mettait fin au contrat, sans autre explication que «nos critères de qualification qui, ensemble avec notre jugement et notre expérience, déterminent si l'assurance peut être pourvue».

Les compagnies d'assurance ont deux mois pour prendre pareille décision. Les Proulx n'ont pas demandé la raison de cette mesure. Ils ont recontacté Cumis, qui leur demandait cette fois \$1,020.

M^{me} Proulx soutient n'avoir caché aucune information à Allstate. Elle affirme qu'au Bureau d'assurance du Canada on lui a dit que les compagnies peuvent agir ainsi.

Et elle continue de faire des appels. Après avoir contacté une quinzaine de courtiers et de compagnies, elle dit n'avoir trouvé aucun tarif en bas de \$1,200... sauf celui de Cumis.

Assurance-automobile: modifiée ■ Commission de police: disparition

29 PROJETS DE LOI SUR LA TABLE

Députés et journalistes ont été ensevelis, hier, sous une pile de 29 projets de loi dont au moins une dizaine revêtent une importance certaine.

L'absence d'échelonnement quant à la présentation de ces pièces législatives dénotait d'un manque flagrant de planification de la part du gouvernement.

Le dépôt s'étant fait à 14 heures à l'Assemblée nationale, à 15h45 les journalistes ne possédaient pas encore un seul exemplaire de ces

projets de loi et aucune transcription des débats de l'Assemblée nationale ne leur était encore parvenue.

Dans tous les cas, rien d'information et que les

quelles raisons on avait attendu la date limite de présentation des projets de loi pour l'ensevelir plutôt que de procéder au fur et à mesure que les projets de loi apparaissent en préavis à l'ordre du jour.

Le leader du gouver-



Marc-Yvan Côté



Normand GIRARD

Gratton, a répliqué à son vis-à-vis, M. François Gendron, sans rire, que ces 29 projets de loi n'étaient pas prêts avant, devant être traduits et imprimés.

« Ils apparaissent en préavis, dit-il, souvent plusieurs jours avant d'être prêts à être déposés... »

La police

Quoiqu'il en soit, parmi ces projets de loi, le ministre de la Sécurité publique, Me Herbert Marx, en a déposé un qui fait disparaître la Commission de police à toutes fins utiles.

Un Commissaire à la déontologie policière sera nommé pour recevoir et examiner les plaintes des citoyens, des comités de déontologie et un tribunal de la déontologie policière sera institué comme instance d'appel.

Les décisions des comités et du tribunal seront exécutoires. Un code unique de déontologie policière s'appliquera à tous les policiers. Quant aux citoyens, ils pourront porter plainte auprès du commissaire ou, s'ils n'obtiennent pas satisfaction, auprès des comités.

En outre, le ministre de la Sécurité publique retient pour lui-même certaines fonctions d'inspection et d'enquête confiées actuellement à la commission de police.

La réforme de l'organisation policière proposée par Me Marx prévoit que l'Institut de police du Québec devienne une corporation ayant pour objet de contribuer, par l'enseignement, la recherche et la consultation, à l'amélioration des services policiers au Québec.

Assurance-automobile

En vertu des amendements proposés, par

exemple, un cas comme celui du militaire Patrice Galipeau ne pourra plus se reproduire. En effet, M. Marc-Yvan Côté propose de suspendre l'indemnité de remplacement de revenu pour les accidentés de la route qui seront accusés d'avoir commis un acte criminel au volant pour la durée de leur détention.

De plus, les indemnités de décès pour les survivants des victimes d'accident de la route seront améliorées: Le montant forfaitaire d'une victime décédée variera de 40 000 à 200 000 dollars, selon l'âge et le revenu de la victime.

Les personnes à charge toucheront un montant variant de 35 000 dollars lorsqu'elles ont moins d'un an à 19 000 dollars lorsqu'elles ont 16 ans et plus. Les enfants de famille monoparentale seront aussi mieux protégés puisqu'ils auront droit, en plus de leur propre indemnité, à l'indemnité forfaitaire qui aurait dû être versée au conjoint survivant.

D'autre part, l'indemnité versée aux parents de la victime décédées qui n'a ni conjoint ni personne à charge sera substantiellement augmentée, passant de 8400 à 15 000 dollars.

De plus, les indemnités pour séquelles permanentes seront graduellement haussées de 41 060 à 75 000 dollars en 1990, à 100 000 dollars en 1991 et à 125 000 dollars en 1992. La perte d'un oeil entraînera une indemnité de 30 000 dollars en 1992, par exemple, contre 7700 dollars actuellement.

Les grands blessés de la route pourront bénéficier de hausses importantes des indemnités pour frais de garde et d'aide personnelle pouvant atteindre 340 dollars par semaine, en outre de leur indemnité de remplacement de revenu si elles travaillaient à temps plein.

Le ministre des Transports estime que ces mesures entraîneront un déboursé additionnel de 60 millions de dollars ou une augmentation de 8% par rapport aux coûts de 1988.

La Régie de l'assurance-auto veut que les Québécois allument leurs phares en plein jour

LIA LÉVESQUE
de la Presse Canadienne

■ C'est un véritable changement de mentalité que la Régie de l'assurance-automobile espère inculquer aux Québécois: allumer leurs phares en plein jour.

Après la ceinture de sécurité, l'alcool au volant et la vitesse, la Régie entreprend une autre campagne de prévention, cette fois pour persuader les automobilistes d'allumer leurs phares en tout temps.

L'Association des ophtalmologistes du Québec s'est jointe à la Régie pour convaincre les Québécois que les phares permettent à l'oeil humain de mieux percevoir un véhicule, de le percevoir de plus loin, et ce qu'il fasse soleil, que l'on soit à la brunante, qu'il y ait de la brume ou des nuages.

Être mieux vu permet d'éviter des accidents. Dans la moitié des accidents de la route, le conducteur assure qu'il n'avait pas vu l'autre voiture, qu'il ne se rendait pas compte qu'elle était si près. «Allumer ses lumières c'est s'assurer d'être vu», scande la Régie.

En Suède, où l'utilisation des phares le jour est devenu chose courante — 90 p. cent des gens les allument —, le nombre d'accidents a chuté de 20 p. cent.

Au Québec, la Régie souhaite une diminution de 10 p. cent.

Déjà, au Canada, à compter du 1er décembre 1989, tous les véhicules sortant de l'usine d'assemblage devront être munis d'un système d'allumage automatique des phares dès le démarrage.

Le ministère des Transports prévoit que ce simple procédé permettra d'éviter 38 000 accidents au Canada, ou 120 vies humaines par an et 11 000 blessés de moins.

Pour les véhicules plus anciens, il suffit d'allumer soi-même ses phares, d'en faire un réflexe, comme pour le port de la ceinture de sécurité ou le verrouillage des portières.

«Au début, je me donnais des coups de pied pour y penser. Ensuite, c'est devenu un réflexe», relate le président de l'Association des ophtalmologistes, M. Jean Duperré.

Pour ceux qui craignent d'oublier de les éteindre, une fois le véhicule immobilisé, M.

Duperré suggère de faire installer un système d'avertisseur sonore ou un système d'éteignage automatique.

Plusieurs Québécois en sont encore au vieux mythe de l'économie de sa batterie. Quand ils croisent un véhicule tout phares allumés en plein jour, il le lui signale en clignotant leurs propres phares. «C'est justement pourquoi il faut faire une campagne d'information, pour sensibiliser les gens», croit M. Pierre Thériault, directeur des communications de la Régie de l'assurance-automobiles.

Allumez vendredi

Vendredi, à travers le Québec, tous les automobilistes sont invités à allumer leurs phares. La Régie demande même à ceux qui le font, d'avertir les automobilistes qui oublient.

Symboliquement aussi, les policiers, pompiers et ambulances allumeront leurs gyrophares pendant 5 minutes, ce même vendredi.

La campagne «Paix sur la route» prendra la forme de messages radio lus bénévolement par des «vedettes», d'un concours aussi, ainsi que des traditionnels affiches et macarons.

Aujourd'hui, vous roulez avec vos phares allumés?

Les MÉDECINS OPHTALMOLOGISTES du QUÉBEC appuient fortement la campagne de visibilité sur la route de la RÉGIE d'ASSURANCE AUTOMOBILE du QUÉBEC et ils recommandent que les automobilistes conduisent avec LEURS PHARES ALLUMÉS en TOUT TEMPS, même en plein soleil. On a noté ainsi, dans plusieurs pays, une réduction de 20% des accidents sur les routes. Or, AUJOURD'HUI, dans le cadre de la SEMAINE de la VISIBILITÉ, tous les automobilistes sont appelés à rouler avec leurs phares allumés. Sur la route, la vue, c'est la vie. Et les yeux sont les outils fondamentaux du conducteur... est-il besoin de le rappeler?

Pas de permis de conduire avant l'âge de 18 ans, propose le CAS

Le Conseil des affaires sociales suggère aussi nombre d'autres mesures très strictes pour réduire le nombre d'accidents

NORMAN DELISLE
de la Presse Canadienne

QUEBEC

■ Le Conseil des affaires sociales (CAS) suggère que les jeunes ne puissent obtenir leur permis de conduire avant l'âge de 18 ans. Le Conseil propose également que la limite permise de 0,08 pour le taux d'alcool au volant soit réduite à zéro dans le cas des motocyclistes, des camionneurs et des chauffeurs d'autobus.

La présidente du Conseil, le docteur Madeleine Blanchet, a rendu public hier, à l'occasion de la Semaine de la sécurité routière, un avis qu'elle a transmis au ministre de la Santé, Mme Thérèse Lavoie-Roux. Cet avis demande au gouvernement de renforcer les mesures de prudence pour diminuer le nombre dramatique de traumatismes à la suite d'accidents routiers.

Le Conseil constate qu'en dépit du discours officiel, les chiffres d'accidents routiers demeurent

élevés depuis 1983. Le nombre de décès sur les routes demeure le même tandis que le nombre de blessés graves a augmenté de 1000 par année pour atteindre 7000 et que le nombre de blessés légers a grimpé de 10000, soit jusqu'à 53000.

Face à ce problème, le Conseil croit que des mesures plus draconiennes, comme celles en vigueur dans les pays scandinaves, sont seules susceptibles de réduire ces statistiques alarmantes.

Aussi le docteur Blanchet suggère-t-elle, entre autres:

- que l'âge d'obtention du permis de conduire soit haussé de 16 à 18 ans;
- qu'aucune limite d'alcool ne soit tolérée pour la conduite d'une motocyclette ou d'un véhicule de transport de marchandise et de passagers (autobus, par exemple);
- que la surveillance policière soit accrue, principalement dans les 150 endroits identifiés comme les plus propices aux accidents;

■ que le port de la ceinture de sécurité à triple ancrage soit obligatoire pour les passagers du siège arrière d'un véhicule;

■ que les véhicules soient améliorés, notamment par la mise en place d'appuie-tête fixes et de coussins gonflables à l'avant;

■ qu'on envisage la mise en place d'un dispositif de blocage du système de démarrage relié à un ivressomètre. Le système pourrait devenir obligatoire sur les véhicules lourds, les motos et sur les

véhicules dont les propriétaires ont été déjà condamnés pour ivresse au volant.

Traumatismes

Par ailleurs, la présidente du Conseil a souligné que plusieurs accidents sont aggravés par le retard que l'on met à secourir les blessés.

A cet égard, le docteur Blanchet a suggéré au ministre des Transports de multiplier les téléphones d'urgence le long des rou-

tes et de s'assurer de leur fonctionnement en tout temps.

Quant au ministère de la Santé et des Services sociaux, il devrait améliorer les communications entre les ambulances et le centre hospitalier vers lequel les blessés sont dirigés.

Chaque région devrait également être dotée de centres de réadaptation pour traiter et réhabiliter les personnes ayant subi plusieurs traumatismes lors d'un accident de la route.

Enfin, un cours spécial sur le traitement des accidentés devrait être dispensé dans les établissements de santé du Québec aux personnes appelées à prodiguer les premiers soins (médecins, infirmières, etc.).

Mme Blanchet a noté que beaucoup de mesures proposées ne coûteraient rien à l'État et auraient même pour effet de réduire les coûts des accidents au Québec, lesquels dépassent \$2,5 milliards annuellement.

Zero tolerance on booze level proposed for some drivers

By NANCY WOOD
Gazette Quebec Bureau

QUEBEC — Truck drivers, motorcyclists and bus drivers should not be allowed to have even a drop of alcohol in their blood when they drive, a government advisory agency said yesterday.

This "zero tolerance" policy was one of 18 strict rules suggested by the Conseil des affaires sociales to reduce the number of deaths and serious accidents on Quebec's roads.

The Conseil advises the government on social matters, in particular subjects which have an impact on families and quality of life.

Last year, about 1,100 Quebecers died in car accidents. Just over 7,000 were seriously injured and almost 53,000 suffered minor injuries. It is estimated that alcohol was involved in half of all fatal accidents.

Conseil chairman Madeleine Blanchet said these numbers have remained relatively steady for five years despite government campaigns to reduce the accident rate.

Blanchet said the road-safety campaigns have been offset by economic prosperity, which has put more Quebecers behind the wheel.

Raise age limit

Some of the changes the Conseil would like to see include:

- The driving age raised to 18 from 16. Learners' permits could be available to 17-year-olds.

- Increased police surveillance in areas with high accident rates, such as near bars and dance clubs.

- By 1992, all cars equipped with headrests in the front and back seats, airbags in the front and diagonal shoulder seat-belts in the front and back seats.

- By 1992, standards set by the federal and provincial governments to ensure survival of passengers in a car involved in a collision at 50 kilometres per hour.

- The mandatory use of seat belts in the back of cars.

- More emergency telephones along Quebec's highways.

There are also recommendations about improved ambulance care, regional rehabilitation centres for accident victims and trauma-care courses for nurses and doctors.

Blanchet said the number of accidents could be cut in half if the government followed all the Conseil's recommendations.

She also said the government should intensify its publicity campaigns against drunk driving.

High-risk drivers

At the same time, it should institute the "zero tolerance" rule for those most likely to die in accidents (motorcyclists, who are less protected than automobile passengers); and those most likely to cause injury to others (drivers of large trucks or vehicles with many passengers).

If the publicity campaigns don't reduce the number of accidents, the "zero tolerance" policy should be extended to all drivers, Blanchet said.

"You'll say it's too strict," Blanchet told reporters.

"But we have to sell the idea that alcohol and driving are not compatible."

Some Scandinavian countries have a "zero tolerance" policy toward alcohol and their accident rates are lower than ours, Blanchet said.

She said she would not give the exact figures, because the shorter distances travelled in those countries would skew any direct comparisons.

"It's not easy to say no to drinking just before the holiday season. But at all parties, there should be people who take on the role of 'heroes,' who don't drink and who drive their friends home."

The Conseil also recommends that people who are caught drinking and driving more than once be forced to install breath testers in their cars.

These devices, in experimental use in Alberta, cut off the ignition if drivers fail the breath test.

Transport Minister Marc-Yvan Côté is to meet Blanchet soon to discuss the recommendations. Until then he won't comment on the report, he said yesterday.

Tougher car rules pushed

by Richard Daignault
Montreal Daily News

QUEBEC must raise the legal driving age from 16 to 18 to save teenage drivers from themselves, says the province's public health advisory body.

That, together with a zero alcohol tolerance for motorcycle, taxicab, bus and truck drivers, would save hundreds of lives a year, the president of the Conseil des affaires sociales claims.

"Fatal traffic accidents could be substantially reduced if drinking and driving was banned altogether," council president Dr. Madeleine Blanchet said yesterday, marking Highway Safety Week.

"The figures are frightening," Blanchet said. "Forty per cent of highway victims are under 24 years old, and alcohol is responsible for 10 per cent of all fatal accidents."

"And if the number of people seriously injured or killed remains high despite the measures proposed, the ban on alcohol should be extended to all drivers."

Blanchet says statistics show teenage drivers between 16 and 19 are involved in twice as many accidents as drivers aged between 25 and 35, and three times more than drivers 65 years old and older.

"Only half the teenage drivers own their own car, and because of their lack of driving



experience, they are involved in far too many accidents," Blanchet said.

"What's even more concerning is that the number of driver permits being issued to teenagers is on the rise."

Blanchet and her advisory body produced a report containing 18 recommendations to curb injury and death on Quebec's roads.

The recommendations are not binding. "Most of the measures we're proposing would cost little money to motorists and the government," Blanchet said.

Transport Minister Marc-Yvan Côté would not comment on the council's recommendations, saying he will soon meet with Blanchet.

THE PROPOSALS

- Youngsters would have to wait two years longer to get the car keys.
- Legal blood alcohol level would lowered to zero for taxi, motorcycle, bus and truck drivers.
- Shoulder belts compulsory for back seat passengers.
- More police surveillance in accident-prone areas.
- More safety features in cars, including airbags.

Besides slapping a complete ban on drinking and driving and raising the driving age, the council says lives would be saved if:

- Children and passengers sitting in the back seat wore seat belts.
- Police surveillance were more visible in high-accident areas.
- Police strictly enforced speed limits and the Highway Safety Code.

Blanchet also recommended that all vehicles sold in Canada as of 1992 should be equipped with air bags, headrests in back seats and front, and shoulder safety belts in back seats.

She said all commercial vehicles should

also be equipped with modern anti-lock braking systems.

The council said there should be more awareness campaigns on the dangers of drinking and driving and added that the current 100-kilometer an hour limit on auto-routes should be maintained.

Drivers who have not been involved in accidents or who have not lost any demerit points should be given lower insurance premiums, said the council, adding that the automobile insurance board should also adopt a pilot project calling for devices that would prevent drunk drivers from being able to start up their vehicles.

The council also said traffic lights should allow more time for pedestrians to cross intersections, and wide yellow lines should mark pedestrian crossings.

"The reduction in the number of people injured or killed in traffic accidents has been stagnating in recent years — all these measures are justified," Blanchet told a news conference.

Injury and death on Quebec's road networks cost taxpayers \$2.5 billion yearly, she added.

"That's a big price to pay . . . We must no longer tolerate traffic accident-related injury and death," Blanchet said. "Safety must be valued, and car manufacturers obliged by government to invest in safety devices."

Des suggestions radicales pour abaisser les accidents routiers

Norman Delisle
de la Presse Canadienne

QUÉBEC — Le Conseil des affaires sociales suggère que le permis de conduire ne soit disponible qu'à 18 ans et que la limite permise de 0,08 pour le taux d'alcool au volant soit réduite à zéro dans le cas des motocyclistes et des camionneurs.

La présidente du Conseil, le Dr Madeleine Blanchet, a rendu public hier, à l'occasion de la Semaine de la sécurité routière, un avis qu'elle a transmis à la ministre de la Santé Thérèse Lavoie-Roux. Cet avis demande au gouvernement de renforcer les mesures de prudence pour diminuer le nombre dramatique de traumatismes à la suite d'accidents routiers.

Le Conseil constate qu'en dépit du discours officiel, les chiffres d'accidents routiers demeurent élevés depuis 1983. Le nombre de décès sur les routes demeure le même tandis que le nombre de blessés grave a augmenté de 1,000 par année pour atteindre 7,000 et que le nombre de blessés légers a grimpé de 10,000, soit jusqu'à 53,000.

Face à ce problème, le Conseil

croit que des mesures plus draconniennes, comme celles en vigueur dans les pays scandinaves, sont seules susceptibles de réduire ces statistiques alarmantes.

Aussi le Dr Blanchet suggère entre autres :

- que l'âge d'obtention du permis de conduire soit haussé de 16 à 18 ans;
- qu'aucune limite d'alcool ne soit tolérée pour la conduite d'une motocyclette ou d'un véhicule de transport de marchandise et de passagers;
- que la surveillance policière soit accrue, principalement dans les 150 endroits identifiés comme les plus propices aux accidents;
- que le port de la ceinture de sécurité à triple ancrage soit obligatoire pour les passagers du siège arrière d'un véhicule;
- que les véhicules soient améliorés, notamment par la mise en place d'appui-tête fixes et de coussins gonflables à l'avant;
- qu'on envisage la mise en place d'un dispositif de blocage du système de démarrage relié à un ivressomètre. Le système pourrait devenir obligatoire sur les véhicules lourds, les motos et sur les véhicules dont

les propriétaires ont été déjà condamnés pour ivresse au volant.

Par ailleurs, la présidente du Conseil a souligné que plusieurs accidents sont aggravés par le retard d'apporter des secours aux blessés.

À cet égard, le Dr Blanchet a suggéré au ministère des Transports de multiplier les téléphones d'urgence le long des routes et de s'assurer de leur fonctionnement en tout temps.

Quant au ministère de la Santé et des Services sociaux, il devrait améliorer les communications entre les ambulances et le centre hospitalier vers lequel les blessés sont dirigés.

Chaque région devrait également être dotée de centres de réadaptation pour traiter et réhabiliter les polytraumatisés de la route.

Enfin, un cours spécial sur le traitement des accidentés devrait être dispensé dans les établissements de santé du Québec pour les intervenants de première ligne (médecins, infirmières, etc.).

Mme Blanchet a noté que beaucoup de mesures proposées ne coûtent rien à l'État et auraient même pour effet de réduire le coût des accidents au Québec, lequel dépasse les \$ 2,5 milliards annuellement.

Sécurité routière:

20 recommandations

Le Conseil des affaires sociales voudrait qu'un projet-pilote de blocage automatique du système de démarrage relié à un ivressomètre soit mis sur pied sur les véhicules motorisés de ceux qui ont déjà enfreint la loi.

De plus, l'organisme présidé par le D^r Madeleine Blanchet voudrait qu'on intègre au Régime d'assurance automobile du Québec un système de primes relié aux points d'inaptitude accumulés.

A l'occasion de la Semaine de sécurité routière, l'organisme a formulé une vingtaine de recommandations de nature à réduire les accidents de la route et partant, les morts et les blessés, dont le chiffre annuel « fait peur », selon le D^r Blanchet.

Ainsi, le Conseil recommande qu'aucune limite d'alcool ne soit tolérée pour conduire une motocyclette ou un véhicule de transport de passagers et de marchandises, et que cette mesure soit même étendue à tous les automobilistes si le nombre d'accidents routiers ne diminuait pas à la suite de campagnes de promotion.

En 1987, plus de 1100 Québécois ont perdu la vie sur les routes du Québec, plus de 7000 y ont subi des blessures graves et près de 53 000, des blessures légères.

Les accidents routiers auront tué et empêché de naître quelque 100 000 Québécois au cours du présent siècle, soit une population supérieure à celle de la ville de Sherbrooke, de noter le Conseil.

Outre les recommandations qui précèdent de nature à combattre le fléau des accidents de la route, le Conseil des affaires sociales croit que les limites de vitesse en vigueur sur les autoroutes doivent être maintenues et que l'âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire devrait être fixé à 18 ans.

De même, le port de la ceinture de sécurité sur la banquette arrière devrait être rendu obligatoire immédiatement et, pour leur part, les municipalités pourraient empêcher toute circulation motorisée aux feux de circulation lorsque les feux pour piétons autorisent ces derniers à traverser.

Enfin, selon le Conseil, toute voiture vendue au Canada devrait être équipée, d'ici 1992, d'appuie-tête fixes et de ceinture de sécurité, à l'avant et à l'arrière, et d'un coussin gonflable à l'avant.

De plus, les véhicules commerciaux devraient être dotés d'un système de freinage antibloquant et d'un dispositif d'enregistrement des déplacements.

La réforme de l'assurance-auto vise à privilégier les accidentés graves — Coté

QUÉBEC (PC) — Le régime actuel de prestations versées par la Régie d'assurance-automobile est trop généreux pour les accidentés légers de la route, c'est-à-dire ceux qui sont capables de reprendre le travail dans un délai de six mois après leur accident, a soutenu hier le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté.

« On a fait le choix comme gouvernement d'en donner davantage aux blessés graves par rapport aux blessés légers », a expliqué le ministre hier lors de l'analyse détaillée du projet de loi 92 qui révisé les indemnités versées aux accidentés de la route.

Le vice-président de la Régie, M. Ronald Clark, a illustré d'un exemple : le régime actuel indemnise pendant six mois au plein salaire d'une infirmière celle qui serait blessée lors d'un accident de la route et qui ne travaille qu'à temps partiel sur une base de 10 heures par semaine.

« C'est une surcompensation qui n'est pas correcte et qui est illogique », a commenté M. Clark, qui croit que le projet de loi actuellement étudié par l'Assemblée nationale va corriger la situation.

Ce projet de loi prévoit que l'accidenté de la route incapable de reprendre son travail sera indemnisé, pendant les six mois suivant son accident, selon le « salaire réel » qu'il

touchait lors de l'accident, et non sur ce qu'il prétend pouvoir gagner.

Des exceptions sont prévues, comme par exemple celle de la femme collaboratrice de son mari, qui travaille sans salaire dans l'entreprise familiale.

En cas d'accident de la route qui immobilise cette femme collaboratrice, la Régie compensera le salaire de la personne embauchée pour la remplacer pendant la convalescence.

De même, les prestations versées aux travailleurs autonomes victimes d'un accident de la route ont été re-

vues dans le projet de loi. Ces compensations ne tenaient compte que des revenus nets de ce travailleur, sans tenir compte qu'une partie des revenus a pu être réinvestie dans l'entreprise.

Désormais, la prestation du travailleur autonome sera calculée selon le salaire moyen versé pour un emploi de même catégorie.

Le ministre Côté a signalé que 19 % des accidentés de la route demeureraient incapables de retourner au travail six mois après leur accident. C'est pour eux que les prestations doivent être bonifiées, a dit le

ministre.

C'est pourquoi, par exemple, le projet de loi hausse à \$ 75,000 l'indemnisation forfaitaire pour séquelles permanentes. Le montant grimpera à \$ 100,000 en janvier 1991 et à \$ 125,000 en janvier 1992, puis sera indexé le 1er janvier de chaque année subséquente.

Quant au porte-parole de l'opposition, le député de Lévis Jean Garon, il a soutenu que le régime actuel d'indemnisation n'est pas si mauvais puisqu'il a permis au gouvernement d'aller puiser \$ 200 millions dans les surplus de la Régie depuis 1988.

Une réforme qui risque d'entraîner une hausse des cotisations à la CSST

LA CHAMBRE de commerce du Québec a exprimé hier sa forte opposition à l'adoption intégrale du projet de loi 92 qui modifie le régime d'assurance-automobile, projet qui est présentement à l'étude en commission parlementaire.

Dans une lettre adressée hier matin au ministre des Transports, M. Marc Yvan Côté, le président de la Chambre de commerce du Québec, M. Louis Arsenaault, soutient que « la réforme des indemnités de l'assurance-automobile risque d'entraîner une hausse annuelle de \$ 125 millions des cotisations des employeurs à la CSST ».

Ceci résulte du fait qu'en augmentant considérablement les indemnités pour dommage non pécuniaire (atteinte permanente à l'intégrité physique ou psychique d'une victime d'accident d'automobile), la Régie d'assurance-automobile créera une pression sur l'autre régie gouvernementale qui compense de semblables dommages lors d'accidents de travail : la CSST.

Or, signale la Chambre du Québec cette dernière souffre déjà d'un déficit actuariel de plus de \$ 2,5 milliards et,

si elle devait, sous les pressions qui ne manqueront certainement pas, compenser ses accidentés selon les mêmes barèmes que la RAAQ, c'est éventuellement d'environ \$ 125 millions de plus par année dont écoperont les employeurs du Québec via leurs cotisations à la CSST. Pour le court terme, la RAAQ financerait ces nouveaux coûts avec ses surplus d'opération mais qu'arrivera-t-il à plus long terme ?

Ainsi pour le président de l'organisme d'affaires, « ce projet de loi contient des dispositions dont les conséquences nous semblent tellement importantes que nous devons insister pour que le ministre des Transports les prennent sérieusement en considération ».

M. Arsenaault a sollicité la reconsidération par le ministère des Transports et le Conseil de ministre des modifications au projet de loi tout en plaidant en faveur de laisser les entreprises d'assurances privées s'occuper des besoins d'assurances additionnelles auprès de la clientèle qui est désireuse de s'en prévaloir.

La Régie de l'assurance-automobile se fera plus généreuse à l'égard des blessés graves

Presse Canadienne

QUEBEC

■ Le régime actuel de prestations versées par la Régie d'assurance-automobile est trop généreux pour les accidentés légers de la route, c'est-à-dire ceux qui sont capables de reprendre le travail dans un délai de six mois après leur accident, a soutenu hier le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté.

« On a fait le choix comme gouvernement d'en donner davantage aux blessés graves par rapport

aux blessés légers », a expliqué le ministre hier lors de l'analyse détaillée du projet de loi 92 qui révisé les indemnités versées aux accidentés de la route.

Ce projet de loi prévoit que l'accidenté de la route incapable de reprendre son travail sera indemnisé, pendant les six mois suivant son accident, selon le « salaire réel » qu'il touchait lors de l'accident, et non sur ce qu'il prétend pouvoir gagner.

Des exceptions sont prévues, comme par exemple celle de la femme collaboratrice de son

mari, qui travaille sans salaire dans l'entreprise familiale.

De même, les prestations versées aux travailleurs autonomes victimes d'un accident de la route ont été revues dans le projet de loi. Ces compensations ne tenaient compte que des revenus nets de ce travailleur, sans tenir compte qu'une partie des revenus a pu être réinvestie dans l'entreprise.

Desormais, la prestation du travailleur autonome sera calculée

selon le salaire moyen versé pour un emploi de même catégorie.

Le ministre Côté a signalé que 19 pour cent des accidentés de la route demeureraient incapables de retourner au travail six mois après leur accident.

C'est pourquoi par exemple le projet de loi hausse à \$75 000 l'indemnisation forfaitaire pour séquelles permanentes. Le montant grimpera à \$100 000 en janvier 1991 et à \$125 000 en janvier 1992.

Accidents: Québec veut indemniser davantage les blessés graves

QUEBEC (PC) — Le régime actuel de prestations versées par la Régie d'assurance-automobile est trop généreux pour les accidentés légers de la route, c'est-à-dire ceux qui sont capables de reprendre le travail dans un délai de six mois après leur accident, a soutenu mardi le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté.

"On a fait le choix comme gouvernement d'en donner davantage aux blessés graves par rapport aux blessés légers", a expliqué le ministre hier lors de l'analyse détaillée du projet de loi 92 qui révisé les indemnisations versées aux accidentés de la route.

Le vice-président de la Régie, M. Ronald Clark, a illustré d'un exemple: le régime ac-

tuel indemnise pendant six mois au plein salaire d'une infirmière celle qui serait blessée lors d'un accident de la route et qui ne travaille qu'à temps partiel sur une base de 10 heures par semaine.

"C'est une surcompensation, qui n'est pas correcte et qui est illogique", a commenté M. Clark, qui croit que le projet de loi actuellement étudié par l'Assemblée nationale va corriger la situation.

Ce projet de loi prévoit que l'accidenté de la route incapable de reprendre son travail sera indemnisé, pendant les six mois suivant son accident, selon le "salaire réel" qu'il touchait lors de l'accident, et non sur ce qu'il prétend pouvoir gagner.

Des exceptions sont cependant prévues.

Raise the driving age

Public opinion is clearly behind one surefire way to reduce highway carnage: raising the driving age, which is now 16.

A Sorécom-CKAC poll shows that 76 per cent of all Quebecers would support hiking the driving age to 18. That is welcome ammunition for those who want the Quebec government to stop pussyfooting about in trying to curb Quebec's frightening highway death toll.

That toll keeps rising. For the first 11 months of 1988, 7 per cent more occupants of automobiles were killed than in the same period a year before. Yet Quebec as usual refuses to act decisively, doubtless fearing that any chipping away at drivers' privileges (they are not rights) would bring on a political storm.

Marc-Yvan Côté, the latest Quebec transport minister to avoid the issue, should know that this poll, based on interviews with 996 Quebecers, is no fluke. A 1986 Gallup poll, this one based on 261 people, showed the same trend: that 74 per cent of Quebecers wanted to see the driving age raised to 18.

Nor is this support composed largely of aging killjoys. Breaking down respondents by age, Gallup found that 51 per cent of all 18- to 29-year-olds backed such a move.

The reason behind such public support is compelling. Studies consistently show that 16- and 17-year-old drivers are involved in about 2½ times more crashes than adults.

For example, in 1987 the Régie de l'Assurance Automobile du Québec found that though 16- to 19-year olds comprised only 5 per cent of all drivers they represented 13 per cent of all people killed on highways and 17 per cent of all people hospitalized.

It's not just the non-expert public that wants to lop off two of drivers' most accident-prone years. So do many specialists. In a 1984 study for the Lévesque government, for example, researchers Sylvie Montreuil and France Ebacher reached that conclusion. So in 1987 did a report by Coroner Roch Héroux. And only two months ago the Conseil des Affaires Sociales, a Quebec agency, urged the same.

Especially in rural areas, some youngsters may need to drive. While making exceptions for such hardship cases, Mr. Côté should bring down such a law now.

Such a law should be coupled with the creation of a specialized highway-police patrol, a long-discussed reform that still awaits Treasury Board approval.