

Introduction à l'étude de la tarification-automobile dans la province de Québec

Jean Dalpé

Volume 19, Number 2, 1951

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103209ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103209ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Dalpé, J. (1951). Introduction à l'étude de la tarification-automobile dans la province de Québec. *Assurances*, 19(2), 56–81. <https://doi.org/10.7202/1103209ar>

Introduction à l'étude de la tarification-automobile dans la province de Québec

par
JEAN DALPÉ

56 En assurance-automobile, la tarification relève de la Canadian Underwriters' Association, dans les provinces de Québec et d'Ontario. Comme on s'inspire des mêmes données dans les autres provinces, tout en les adaptant aux besoins de chacune, étudier la manière de procéder de la Canadian Underwriters' Association dans Québec, c'est donner un aperçu des méthodes de tarification au Canada. De leur côté, les assureurs indépendants, y compris Lloyd's se contentent dans l'ensemble d'enlever du tarif syndical un pourcentage variable suivant la garantie et le groupement. Ainsi, pour les dommages corporels et matériels, la différence n'est guère que de cinq et demi pour cent dans le cas des voitures particulières, tandis qu'elle n'est que de quatre et demi pour les dommages à l'auto même et de sept pour cent environ pour les risques d'incendie et de vol. Lloyd's London a un troisième palier au-dessous, avec une réduction moyenne d'environ douze pour cent.¹ Résultat de nombreuses années de négociations et de pertes assez lourdes, l'entente est assez

¹ Voici quelques chiffres, basés sur une voiture Buick servant dans la région de Montréal.

BUICK - 1950 - Super 50	P.L. 5/10,000	P.D. \$1,000	Coll. \$100.	Feu-Vol	Total
C. U. A.	\$91.00		\$111.00	\$11.00	\$213.00
Compagnies non syndiquées	\$86.00		\$106.00	\$10.25	\$202.25
Lloyd's, London	\$81.90		\$ 95.00	\$10.00	\$186.90

bien observée, tant est fort le réflexe de défense quand les années sont mauvaises. Il y a quelques années, on a assisté ainsi à une convention cimentée autant par le bon sens que par un sentiment de protection mutuelle que la réalité imposait.

I — Les éléments de tarification.

Deux éléments principaux frappent celui qui cherche à comprendre la méthode de tarification: la région d'abord, puis l'usage. La région c'est-à-dire l'endroit où la voiture servira et l'usage, c'est-à-dire à quoi elle sera utilisée. Ainsi, on se trouve devant un problème de classification des endroits et des risques d'utilisation suivant le danger qu'ils présentent: risque de circulation principalement, pour les dommages corporels et matériels aux tiers et pour les dommages à l'auto même; coût de réparation ou de remplacement pour l'incendie et le vol et les dommages à la voiture. Comment classer et estimer ces risques? La statistique surtout et, dans une certaine mesure, la loi, fournissent au tarificateur les éléments d'analyse nécessaires: population relative, encombrement dû à la circulation ou à la configuration du sol, écarts brusques de la température, sévérité et application des règlements de circulation, portée de la loi; c'est le cas de la responsabilité envers les personnes transportées par exemple, etc. L'examen de tout cela permet, oh! très arbitrairement, de grouper ainsi les endroits et les usages:

57

1° *La région*

D'abord, la *région A* qui comprend Montréal, Québec et leurs environs. Ainsi, l'Ile-Jésus et les petites villes de la rive sud: Longueuil, St-Lambert, Montréal-Sud, etc. Pour Québec: Lauzon, Lévis, Sillery, etc. En somme, les deux grandes villes et leur périphérie qui, à elles seules, groupent environ cinquante pour cent de la population.

Puis, la *région C*, c'est-à-dire les villes de seconde importance, dont les conditions de circulation ne sont pas aussi mauvaises qu'à Montréal, où la montagne multiplie les goulots d'étranglement ou qu'à Québec où les pentes très accentuées rendent la circulation dangereuse, en hiver surtout, quand le verglas ou les sautes de température transforment en patinoires, les côtes, qu'elles soient d'Abraham, du Palais ou de la Couronne. Dans cette seconde zone, entrent par exemple Granby, Joliette, Magog, Drummondville, Sorel, Valleyfield, Victoriaville, petites villes assez actives, mais plates comme la campagne qui les enserre et dont le centre est peu éloigné des champs. Même constatation pour certaines villes de l'Abitibi qu'englobe la région C.

La prime des dommages aux tiers est moins élevée que dans la région A parce que la circulation y est moindre. Ainsi, dans la région A elle est de \$91. et, dans la région C, de \$75. Par contre, la prime des dommages à l'automobile assurée y est plus élevée, parce que le coût de la réparation est supérieur par suite de l'éloignement des centres d'approvisionnement et, probablement aussi, parce que le nombre d'autos assurées contre ce risque est plus faible dans la région C que dans la région A. C'est ainsi que le facteur-circulation, plus favorable, est contrebalancé par d'autres éléments défavorables. Constatation qui s'impose dans presque tous les cas, sauf dans l'Abitibi où le nombre des autos assurées contre les dommages à l'auto même est proportionnellement beaucoup plus élevé que celles qui sont garanties contre les dommages aux tiers. L'explication paraît être dans les habitudes de la région où une très forte part des voitures est vendue à tempérament, parce que dans ce pays, on vit plus qu'ailleurs, sur son crédit et aussi parce que les assureurs sont peu enclins à y faire affaires. Le vendeur qui veut être protégé exige l'assurance-collision. Et ainsi, se

A S S U R A N C E S

trouve considérablement augmenté, le nombre des autos assurées contre ce risque.

Voici quelques chiffres à ce sujet, qui ont trait aux voitures particulières de 1945 à 1950 (juin):¹

	Montréal	Québec	Abitibi
1 — Nombre d'autos assurées contre les dommages corporels	196,035	23,944	399
2 — Nombre d'autos assurées contre les dommages à l'auto même	93,142	11,509	824
3 — Nombre d'autos assurées contre le feu et le vol	203,481	24,809	1,107

59

Il ressort de cette statistique qu'environ 48 pour cent seulement des autos assurées dans le premier cas sont garanties dans le second, à Montréal et à Québec, régions stables, tandis que l'ordre est renversé dans les régions neuves du nord, où les méthodes de vie sont tout à fait différentes. Nous reviendrons plus loin sur ces constatations fort intéressantes, afin d'essayer d'en tirer une conclusion.

La prime d'incendie et de vol est un peu inférieure dans la région C.

La *région B* comprend le reste de la province, où le risque des dommages aux tiers est tarifé au niveau de la *région C*.² Par contre, la prime de collision est moins élevée que dans la région C. tout en étant sensiblement plus chère que dans la région A. L'explication paraît être la même que celle qui a été donnée précédemment.

2° *L'usage*

L'usage est le second élément de tarification. Si la région d'utilisation a son importance pour la détermination de la prime, l'usage auquel l'assuré destine le véhicule a aussi

¹ Tout en n'étant pas complets, puisqu'ils n'englobent pas tous les assureurs, ces chiffres et beaucoup d'autres utilisés dans cet article représentent un pourcentage assez élevé pour servir de base à un raisonnement. Ces chiffres sont tirés du relevé statistique de la *Statistical Agency* de la Canadian Underwriters Association.

² La région qui donne le tarif à appliquer est l'endroit où l'automobile sert principalement.

sa valeur, puisque l'assureur refusera le risque ou demandera une surprime, si celui-ci dépasse la moyenne.

Les voitures automobiles entrent dans quatre groupes principaux à ce point de vue:

- a) les voitures particulières ou privés;
- b) les voitures commerciales;
- c) les voitures louées ou employées pour le transport rémunéré des passagers;
- d) les voitures servant aux garages.

60

Font partie du premier groupe, toutes voitures automobiles servant à des fins de promenade ou d'affaires, mais non à la livraison. Entrent dans le deuxième, toutes voitures utilisées par un établissement quelconque, industriel ou commercial, pour le transport des marchandises. Le troisième comprend le transport, moyennant rémunération: les ambulances, les autobus, les taxis, les véhicules utilisés par des entreprises de pompes funèbres, ainsi que les véhicules servant aux services municipaux: pompiers, police, vidanges, etc. Le quatrième groupe est affecté aux garages.

Si l'utilisation est un élément de tarification, elle a également une grande importance au point de vue de la validité du contrat. L'assureur a prévu la déclaration d'usage au moment de l'émission et au cours du contrat.¹ Si, en assurance sur la vie², l'occupation cesse d'être une condition de validité une fois la police émise, en assurance-automobile, tout changement d'utilisation important doit être communiqué à l'assureur. Ainsi, la police prévoit la nullité de l'engagement lorsque l'automobile est utilisée, sans autorisation spéciale:

¹ La proposition d'assurance pose la question suivante: « L'automobile sert et servira principalement aux usages suivants? ». « De son côté la condition statutaire No 3 précise: « Tout changement essentiel au risque... annule la police... à moins que ce changement soit promptement notifié par écrit à l'assureur... ».

² Sauf en temps de guerre et pourvu que les déclarations initiales aient été exactes.

- a) à des fins autres que celles mentionnées dans la proposition d'assurance;
- b) à des fins de démonstration ou d'épreuve;
- c) comme taxi, autobus, voiture de louage ou pour le transport de passagers à titre onéreux ou si la voiture est louée;
- d) si la voiture prend part à une épreuve de vitesse quelconque.

L'usage déclaré permet à l'assureur de déterminer:

- a) s'il acceptera le risque ou non;
- b) s'il l'accepte, moyennant quelle prime.

61

Selon l'utilisation, la prime variera sensiblement. Ainsi, pour quatre types de véhicules différents, voici la somme exigée depuis le 1er janvier 1951, dans la province de Québec, pour les dommages corporels et matériels aux tiers:

Voiture particulière :	PRIME
promenade	\$ 73.00
affaires	\$ 91.00
Ambulance	\$164.00
Camion pour la livraison du lait	\$173.00
Taxi	\$310.00

Dans chaque cas, la prime augmente avec le risque provenant, soit de l'usage même, de la vitesse ordinaire de circulation ou du millage anticipé¹, soit de la nature du transport², soit de la responsabilité que la loi fait porter au propriétaire³. Si l'automobiliste doit repousser la présomption de faute qui pèse sur lui lorsqu'un passager est blessé, la responsabilité du transporteur à titre onéreux est beaucoup plus grande. Il y a là un élément de risque dont l'assureur tiendra compte avant d'accepter l'affaire et pour

¹ Une voiture de promenade, une autre servant pour les affaires de l'assuré ou un taxi.

² Un camion d'un établissement industriel et un autre faisant de la livraison générale.

³ Un taxi ou un autobus par exemple.

déterminer la prime. C'est ce qui explique la différence entre les véhicules que nous avons mentionnés précédemment.

II — Application pratique de la méthode de tarification.

Après cette rapide revue des deux principaux éléments de tarification, il est possible d'aborder leur application pratique en apportant:

- 62
- a) quelques exemples destinés à illustrer la théorie;
 - b) des détails sur la méthode statistique suivie;
 - c) quelques précisions sur les tarifs comparatifs des provinces de Québec et d'Ontario.
- a) *Illustration de la méthode de tarification.*

La région d'usage et l'utilisation donnent la prime de base pour les dommages aux tiers, avons-nous dit. Ainsi, pour une voiture particulière servant aux affaires de l'assuré, la prime sera de \$91.00 à Montréal, de \$75.00 à Drummondville et d'autant à Chicoutimi pour une assurance de \$5/10,000. pour les dommages corporels et de \$1,000. pour les dommages matériels. Ces sommes sont un minimum. Théoriquement, elles peuvent être augmentées jusqu'à la garantie illimitée. En fait, aucun assureur accepte de ne pas limiter sa responsabilité. Voici à titre d'exemples quelques garanties habituelles et les surprimes exigibles, quelle que soit la marque de la voiture.

<u>GARANTIE</u>	<u>SURPRIME</u>
D. Corporels	D. Matériels
\$10/20,000.	\$1,000.
20/40,000.	2,000.
50/100,000.	5,000.
100/200,000.	5,000.
100/200,000.	10,000.
100/300,000.	20,000.
	7%
	12%
	18%
	19%
	21%
	23%

Si la surprime est faible, c'est que les cas les plus fréquents ne dépassent pas les minima de \$5/10,000. et \$1.000. mentionnés précédemment. Signalons, cependant, que les tribunaux ont tendance à augmenter de plus en plus les indemnités accordées, en tenant compte, soit de l'avenir de l'accidenté, soit de son pouvoir de gain, soit de ses charges de famille au moment du sinistre. Ainsi, récemment, à Vancouver, le tribunal a accordé à une jeune fille de 22 ans, une indemnité de \$45,930.00.

63

Toutes les combinaisons sont possibles pour assurer à l'automobiliste la garantie dont il a besoin. Une d'elles consiste à comprendre en un seul chiffre, les dommages corporels et matériels réunis, ainsi \$100,000. en tout (Inclusive Coverage). Cela a pour effet de donner à l'assuré le bénéfice d'un fort montant, tant pour les dommages corporels que matériels. Si ce mode de procéder se répand, c'est que le prix des automobiles va croissant avec l'inflation et les exigences du public qui, sous la pression de la publicité, cherche des autos de plus en plus spacieuses, confortables, luxueuses. C'est aussi que les besoins des accidentés deviennent de plus en plus grands. Or, rien ne permet de déterminer à l'avance qui sera frappé, quelles seront les obligations de famille et les exigences des victimes de l'accident. De là à prendre une garantie de plus en plus élevée, il n'y a pas d'hésitation, surtout lorsqu'on sait combien faible est la différence de prime.

Depuis le 1er avril 1950, un autre facteur fait varier la prime des dommages aux tiers pour les voitures particulières. Nous en avons parlé déjà rapidement. Voici quelques détails plus précis. Une triple classification existe selon: ¹

¹ Cette classification est arbitraire. Cependant elle ouvre la porte à des approximations qui peuvent présenter des difficultés sérieuses en cas d'accident, à moins de prendre certaines précautions. Pourquoi refuser à un automobiliste qui se sert

- a) que l'auto sert pour fins de promenade et n'est pas conduite par une personne âgée de moins de 25 ans ou de plus de 65 ans;
- b) que la voiture sert à des fins de promenade sans limitation de l'âge du conducteur;
- c) que l'auto est utilisée pour les affaires de l'assuré.

64 Entre les tarifs a) et c), il y a une différence d'environ 40% pour les dommages corporels et matériels et les dommages à l'auto même, c'est-à-dire la presque totalité de la prime. L'assureur a voulu faire une différence marquée entre l'automobile qui parcourt six à sept mille milles par an et celle qui en fait dix, quinze, vingt ou davantage.

Pour l'assurance contre l'incendie, le vol et les dommages à l'auto même, un troisième facteur s'ajoute à la région et à l'usage: la marque. Si nous n'en avons pas encore parlé, c'est que tout en n'étant pas un élément négligeable, la marque de la voiture est un facteur uniquement pour la détermination de la prime de trois risques sur cinq. Chaque voiture est classée par ordre chronologique, et à chaque modèle correspond une prime variable suivant le coût et, dans une certaine mesure, le nombre en circulation. Ainsi, pour une même marque, voici les primes correspondant à des modèles et à des années différents: —

de sa voiture une dizaine de fois par an, le bénéficiaire du tarif le plus bas? Devant une concurrence de plus en plus vive avec la hausse des primes, l'interprétation devient plus large et, à bien des endroits, on accepte les avocats, les chirurgiens, les dentistes, et les experts-comptables, sans discussion dans le groupe le moins cher. Mais, pour éviter tout ennui, il est bon de faire préciser l'entente par l'assureur. Sinon, on s'expose à des difficultés après un sinistre.

Il y a quelques années, les assureurs faisaient une différence entre deux assurés suivant leur dossier. La réduction variait selon le nombre d'accidents en trois ans. A cause des abus, on a supprimé brusquement cette excellente manière de procéder alors qu'à notre avis, il aurait été si simple d'exiger d'un assuré nouveau le nom de son ex-assureur afin de se renseigner auprès de lui et de n'accorder la réduction aux anciens que sur la foi de leur dossier.

A S S U R A N C E S

VOITURE BUICK	Collision ²	Incendie et Vol ¹
1 — Différence suivant l'âge de la voiture.		
Super-50, 8 cyl.		
1951 — 121½"	\$158.00	\$11.00
1950 — 121"	158.00	11.00
1949 — 121"	150.00	9.50
1947 — 124"	132.00	9.00

2 — Différence suivant le modèle d'une même année.

Ainsi, pour une voiture Buick 1951, on reconnaît les types suivants, auxquels on attribue un tarif particulier.

BUICK	Collision Franchise de \$50.00
Custom standard 43-8-121½"	\$150.00
Custom DeLuxe 43-D-121½"	150.00
Super 50, 5 8-121½" et 126½"	158.00
Super 50, Estate wagon 8-59-121½"	178.00
Roadmaster 70-7-8-126½" et 130"	178.00
Roadmaster 70 DeLuxe Estate wagon 79-8-126¼"	178.00

De l'un à l'autre modèle, la prime tient compte du prix coûtant, du nombre d'autos en circulation ³ et du prix de la réparation. Cet exemple fait voir la modalité de la classification et l'extraordinaire variété des voitures mises sur le marché par les fabricants depuis la fin de la guerre: voitures de plus en plus brillantes, spacieuses, coûteuses, où rien n'est ménagé pour flatter l'orgueil et le souci de confort de l'acheteur. Il est possible que le coup de barre, donné par l'État à la session du printemps, force les fabricants à revenir à des types moins luxueux, moins chers d'entretien, plus faciles à réparer. Les tarifs en tiendront nécessairement compte et l'on verra les primes diminuer, à moins que les exigences des

¹ Tarif B, 1951.

² Tarif B, c'est-à-dire pour affaires et promenade. Région A. Franchise de \$50.00.

³ Dans une certaine mesure.

A S S U R A N C E S

garagistes n'augmentent à la faveur d'une nouvelle hausse des salaires s'accompagnant d'une baisse de la qualité du travail, chose à laquelle on nous a habitués depuis quelques années.

Nous avons dit un mot, précédemment, des franchises d'avarie. Voici un exemple plus précis qui a trait à l'assurance des dommages à l'automobile.

66

BUICK 1951 - Super 50		RÉGIONS		
		A	B	C
Franchise	de \$ 25.00	\$182.	\$228.	\$259.
"	" 50.00	158.	198.	225.
"	" 100.00	111.	139.	158.
"	" 250.00	56.	69.	79.

La franchise d'avarie ou *deductible clause*, c'est la part du sinistre qui revient à l'assuré. Plus elle est grande, plus la prime est faible. Ainsi, dans l'exemple précédent, pour la région de Montréal, la prime tombe de \$182.00 à \$56.00 suivant que la part de l'assuré passe de \$25.00 à \$250.00. Mais, diront certains, à quoi bon s'assurer pour l'excédent de \$250. ? C'est qu'actuellement avec la hausse du coût des voitures (la Chevrolet à \$2,300. par exemple) et le prix élevé des réparations, il faut se mettre à l'abri, sinon d'une perte totale, du moins d'un dommage élevé. Or, comme on sait, le moindre choc entraîne des perturbations coûteuses dans une mécanique brillante, mais au fond extrêmement fragile. Si le moteur et le châssis même sont solides, les grilles, les ornements d'acier chromé, les garde-boue et la carrosserie même ont une grande fragilité au choc. Leur remplacement est d'autant plus coûteux que presque tout est d'une seule pièce. C'est pour reconnaître l'avantage de la participation de l'assuré à la réparation que le tarif fait une telle différence entre les deux extrêmes. Signalons ici que l'assurance-automobile est à peu près la seule actuellement à reconnaître la franchise d'avarie au Canada. Si l'on excepte l'assurance

maritime, qui a une franchise à deux formes différentes, les autres assurances s'y objectent par une opposition tenant plus de la routine que de l'incompréhension, semble-t-il.

Voitures commerciales.

Les exemples qui précèdent ont pour objet d'illustrer la méthode de tarification suivie pour les voitures particulières. Nous allons maintenant aborder le groupe des voitures dites commerciales. Terme générique dans lequel on fait entrer bien des choses. Essayons d'abord de préciser le sens de ces mots dans le domaine qui nous occupe, à l'aide d'une définition tirée du tarif de la Canadian Underwriters' Association:

67

« Une automobile commerciale désigne:

- (1) « Un véhicule automobile du type camion ou tracteur.
- (2) « Un véhicule automobile du type voiture à toutes fins, affecté aux livraisons du commerce de gros ou de détail.
- (3) « Un véhicule du type automobile particulière qui a été transformé ou un véhicule du type auto de livraison sedan (comportant le châssis, le moteur et la carrosserie d'une automobile particulière, sauf qu'à l'exclusion de toute autre modification, on pourra substituer aux fenêtres latérales un panneau en métal ou autre matière et ménager une porte dans le panneau de la carrosserie) servant aux livraisons du commerce de gros ou de détail.
- (4) « Une voiture d'ambulance ou une automobile utilisée par les pompiers, la police ou un entrepreneur de pompes funèbres.
- (5) « Une voiture d'ambulance particulière, affectée par un chef d'entreprise au transport de ses employés blessés, sans être utilisée toutefois pour le transport des personnes moyennant rémunération.
- (6) « Une remorque attachée à une automobile commerciale.
- (7) « Une motocyclette, motorette ou une trottinette automobile utilisée à des fins commerciales.

- (8) « Un jeep, à l'exclusion du jeep appartenant à un cultivateur ou à d'autres personnes, servant à la promenade ou aux affaires ou au transport d'outils ou de matériaux, ou d'échantillons ».

68 Parmi les exclusions, entrent les taxis et les voitures de location, les voitures affectées au transport des voyageurs, moyennant rémunération et les automobiles utilisées par un garagiste ou un poste d'essence. Ces cas donnent lieu à des tarifs différents.

Pour l'instant, voyons rapidement en quoi le classement et la tarification des voitures commerciales diffèrent de la méthode suivie pour les voitures particulières. Pour les uns, comme pour les autres, on emploie les trois territoires A, B, C qui ont les mêmes bornes territoriales. Chose à signaler cependant pour les dommages corporels et matériels, les voitures commerciales sont classées selon a) l'usage, en dix-huit groupes, dont la prime varie suivant le risque que chacun ¹ présente; b) le poids. Ainsi, par exemple, sont compris dans

- le groupe A, les motocyclettes utilisées pour fins commerciales;
- “ B, les camions utilisés par les marchands de boissons gazeuses, les chasse-neige, les goudronneuses de voirie;
- “ C, les camions de ferme;
- “ D, les camions servant dans les bornes d'une usine;
- “ W, les camions servant aux blanchisseries et aux grossistes en fruits;

¹ Les ambulances, les voitures servant aux services municipaux de police et d'incendie, ainsi que les voitures d'entrepreneurs de pompes funèbres sont tarifées différemment, comme nous l'avons vu précédemment. Nous ne pouvons ici entrer dans plus de détails, étant donné que nous nous proposons de ne donner qu'un aperçu général du sujet.

A S S U R A N C E S

- “ X, les camions-citernes pour l'essence et l'huile, les camions de la poste;
- “ Z, les camions servant au transport interurbain, ou au transport des bagages.

Le poids est un autre élément de tarification dans certains cas. Ainsi, dans les groupes W, X, Z, les symboles L et H indiquent une voiture d'une tonne ou moins, (L étant là pour « Light » et H pour « Heavy ».) A titre d'exemple, voici les primes fixées par le tarif de la Canadian Underwriters' Association dans le cas des groupes A, D, W, X et Z pour les dommages au tiers:

69

TERRITOIRE	MOINS D'UNE TONNE	PLUS D'UNE TONNE
A	\$ 74.00	—
D	21.00	—
W	146.00	\$165.00
X	88.00	114.00
X	—	287.00

Quant aux risques d'incendie, de vol et de collision, ils sont tarifés en onze catégories, selon la marque et le classement-usage, l'âge et le prix coûtant. Ainsi, pour trois camions différents utilisés dans le commerce de blanchisserie, la prime serait comme suit : —

TERRITOIRE A	Prix	Groupe	PRIME	
			Collision de \$50. Franchise	Incendie et Vol.
Chevrolet (1950)				
2 tonnes	\$2,500.	4	\$76.00	\$ 9.05
1 tonne	1,700.	3	65.00	7.60
International (1950)				
1½ tonne	2,700.	5	88.00	11.40

Pour les mêmes camions utilisés pour le transport de gravier et de sable dans la construction des routes, la prime serait du double.

A S S U R A N C E S

70

Restent a) les voitures servant au transport rémunéré ou automobiles publics et b) les automobiles employées par les garagistes. Les premières comprennent les « drive yourself », c'est-à-dire les autos louées à l'heure, à la journée ou au voyage, les taxis, les autos de clubs de golf employées pour le transport des personnes, les voitures servant aux hôtels, aux écoles et à la livraison du courrier à la campagne. Bref, toute voiture utilisée, moyennant une somme versée par le passager et pour laquelle le propriétaire accepte une responsabilité accrue du fait qu'il reçoit une rémunération. A cause de cela, la prime est beaucoup plus élevée pour un taxi et un autobus. Voici quelques exemples.

RÉGION A

1 — Taxi

Dommmages corporels \$5/10,000.
 Dommages matériels \$1.000.
 \$220.00

Collision, feu et vol
 Deux fois et demie la prime d'une
 voiture particulière correspondante
 (classe B)

2 — Autobus. fonctionnant dans un rayon de 50 milles
 (minimum 30 passagers)

Dommmages corporels
 (Passagers compris)
 \$529.00

Collision avec franchise de \$100
 Prix: \$25,000.
 \$280.00

Dommmages matériels
 \$165.00

Incendie
 \$537.50

Vol
 \$30.00



Les exemples qui précèdent n'ont pas pour objet de permettre au lecteur de déterminer la prime de n'importe quelle voiture. Il sont destinés à illustrer les règles générales posées au début de la présente étude et à faciliter la compréhension de la méthode de tarification suivie dans la province de Québec. Pour plus de détails, nous référons le lecteur au « Manuel de Taux » de la Canadian Underwriters' Association. Il y trouvera les renseignements les plus précis.

b) Base statistique de la tarification.

La tarification dans la province de Québec est assez arbitraire dans l'ensemble, comme toute méthode statistique. Elle repose sur les données de la Canadian Underwriters' Association. En effet, comme nous l'avons vu, c'est ce groupement qui détermine le barème des primes exigées chaque année, après une consultation officieuse des compagnies indépendantes, qui se contentent d'enlever un pourcentage des tarifs établis par la Canadian Underwriters' Association. Si l'on tient compte de Lloyd's qui fixe ses taux un peu plus bas, on a dans la province un tarif à trois paliers: a) celui de la C. U. A.; b) celui des compagnies indépendantes, environ six pour cent plus bas;¹ c) celui de Lloyd's London, environ douze pour cent au-dessous de la C. U. A.

71

La Canadian Underwriters' Association s'appuie sur les données statistiques obtenues par le bureau qui, à Toronto, avec l'assentiment des surintendants des Assureurs intéressés, réunit les statistiques des assureurs traitant dans chaque province.² Dans le cas de la province d'Ontario, ce mode de procéder est fixé par la loi.³ Dans le Québec, bien

¹ Exception faite de quelques sociétés mutuelles, comme celle de l'Union Catholique des Cultivateurs.

² Statistical agency (Canadian Underwriters' Association) acting under instructions from the Superintendent of Insurance.

³ Voici ce que mentionne à ce sujet le dernier rapport statistique de la statistical Agency: «Of all the provinces in Canada, only two, namely, Quebec and Nova Scotia, have failed to incorporate in their Insurance Acts sections dealing with the filling of experience by all companies writing Automobile Insurance. However, by agreement, the great majority of the Non Board Companies filed from the list of January, 1943, their experience also for these two provinces the same as the Bureau Companies have since 1925. All but one of the companies underwriting any volume of Automobile experience in these two provinces are now contributing voluntarily their experience to the Statistical Agency. In view of the fact, however, that some of the companies came in as of January 1st, 1946, the total of this added experience is reflected in the exhibit for policy years 1946, 1947, 1948 and 1949 only.

The rate level for all provinces has been converted to the Bureau Companies' premium rates now in effect to allow the relating of the experience to one single rate level. The data filed by the companies with the Statistical Agency have been balanced with the figures contained in the annual statement filed by the companies with the Dominion and Provincial authorities.

72

qu'aucune loi impose la réunion des primes et des sinistres. les assureurs importants, sauf un, fournissent leurs chiffres au bureau de la Canadian Underwriters' Association. Et c'est ainsi que se trouve constituée une base statistique permettant depuis quelques années d'anticiper le résultat final et, par conséquent, de fixer les hausses et les baisses de tarif d'une année à l'autre. La décision se prend vers la fin de l'automne. Ainsi, le tarif de 1951, entré en vigueur le 1er janvier était basé sur des chiffres arrêtés au 30 juin 1950.¹ Si cette manière de procéder est dans une certaine mesure avantageuse pour l'assureur, elle présente deux inconvénients à notre avis. Le premier, c'est que les résultats prévus ne sont pas nécessairement exacts, puisque la dernière partie de l'année peut corriger ceux du premier semestre. Le second, c'est qu'en procédant ainsi, on anticipe des résultats défavorables ou favorables, mais rarement, qui ne se produiront peut-être pas, comme la chose a eu lieu pour les voitures commerciales dans la province de Québec. En 1951, le tarif a été diminué légèrement, tandis qu'il avait été augmenté en 1950, en prévision de pertes qui ne se sont pas réalisées. Théoriquement, cette méthode de procéder se défend du point de vue de l'assureur, tout au moins. Quand on pense à ce que coûte l'assurance-automobile, dans la province de Québec, on pourrait, nous semble-t-il, attendre que l'année soit terminée et que l'on ait toutes les données statistiques nécessaires, même si la modification du tarif n'entraîne en

¹ Experience covers policy years 1945, 1946, 1947, 1948 and 1949 (18 months) for Private Passenger Automobiles, Commercial Automobiles, Public Automobiles, Garages, Manufacturers and Dealers Policies and Miscellaneous Automobile Coverages. In other words, all premiums on policies written during the years under review and all losses incurred under these policies are accounted for up to June 30th, 1950. Of the losses that have occurred during the first six months of 1950, 70% are incurred on business written in 1949 and consequently belong to 1949 policy year. They are accordingly included in the experience exhibit. The 1949 policy year experience is therefore greatly affected by conditions prevailing during the first six months of the current year.

The adjustment of the rate levels for the years under review are dealt with in Section 5 of this memorandum.

vigueur forcément qu'en avril ou en mai. Comme l'assurance automobile ne se traite plus comme autrefois après la fonte des neiges, cela éviterait la bousculade actuelle en janvier et cela permettrait à l'assureur d'avoir recours à des fluctuations de tarif mieux justifiées. D'autant plus, que si l'on prend la statistique officielle, basée sur les primes souscrites (net written premiums) on n'arrive pas à des résultats aussi défavorables que la statistique de la Canadian Underwriters' Association basée sur des primes acquises (earned premiums). Ainsi, de 1946 à 1949, voici les chiffres du rapport du surintendant des Assurances de la province de Québec :

	Sinistres aux primes souscrites
1946	52.52
1947	51.57
1948	55.33
1949	56.60
1950	53.73

En utilisant le pourcentage des frais de 44.5, de 42 et de 34.5, que mentionne la Statistical Agency de la Canadian Underwriters' Association, les résultats nous paraissent justifier difficilement des hausses répétées et aussi fortes que celles que l'on a appliquées en 1949, en 1950 et en 1951, en se basant uniquement sur des primes acquises. De plus, il semble que le rapport des frais aux primes, utilisé par la Canadian Underwriters' Association, soit élevé, si l'on songe que la commission aux agents a été diminuée à 17½ pour cent pour les voitures particulières, 15 pour cent pour les camions et les polices collectives et 7 et demi pour cent pour certains autres types de voitures, comme les taxis. La différence entre ces pourcentages et le rapport mentionné précédemment paraît d'autant plus élevée que la plus grande partie des commissions versées sont sur cette base. Les conditions des « City Agencies » ne s'appliquent à l'assurance-automobile que dans des cas relativement peu nombreux.

Toutefois, tant que le surintendant des Assurances de la province de Québec n'aura pas les mêmes pouvoirs que son collègue de l'Ontario, en matière de contrôle, il sera bien difficile de savoir exactement à quoi s'en tenir.

Quoi qu'on pense des résultats auxquels arrive chaque année la *Statistical Agency*, il faut reconnaître la valeur des services qu'elle rend en colligeant des statistiques élaborées et difficiles à obtenir, par ailleurs. En résumé, ces chiffres se répartissent ainsi: 1) entre les diverses provinces. 2) dans chaque province, entre les diverses garanties, comme suit: — a) dommages corporels et matériels; b) dégâts à l'automobile assurée (avec des franchises de \$25., \$50. et \$100.); c) incendie et vol réunis; d) incendie isolément. Depuis 1949, un tableau indique aussi une analyse des résultats pour les trois classifications établies pour les dommages corporels et matériels, c'est-à-dire A, A1 et B.¹

¹ Il est intéressant de noter quelques faits d'ensemble qui ressortent de la statistique établie par la *Statistical Agency*:

1° — A l'exception de la Saskatchewan, le nombre des autos particulières assurées contre les dommages aux tiers, en 1949, était de 832,791, dont 448,913 dans l'Ontario, 95,778 dans le Québec, 66,286 dans le Manitoba, 55,467 dans l'Alberta, 122,208 dans la Colombie Britannique et 41,321 dans les provinces maritimes.

2° — Pour environ onze et demi pour cent des autos assurées contre ces risques, la province de Québec paie environ vingt-cinq pour cent des primes acquises.

3° — Dans la région A du tarif, c'est-à-dire Montréal, Québec et leur périphérie, se trouvent environ soixante-deux pour cent des autos assurées dans la province de Québec.

4° — Dans la province de Québec, les automobilistes ne s'assurent contre les dommages à l'auto même que dans la proportion d'un peu plus de cinquante pour cent, malgré la hausse du prix des voitures et du coût des réparations.

5° — Sur la base établie par la *Statistical Agency*, le rapport des sinistres aux primes va croissant, malgré la hausse du tarif, pour les dommages aux tiers. Ainsi:

1945	95
1946	92
1947	92
1948	107
1949	109

6° — Les automobiles assurées contre le feu et le vol étaient au nombre de 110,000 en regard de 95,778 pour le risque des dommages aux tiers, ce qui semble indiquer qu'un grand nombre de voitures achetées à tempérament ne sont pas garanties contre les dommages aux tiers. Nous croyons également que si l'on déduisait du nombre des autos assurées contre la collision et le capotage, celles qui sont vendues à tempérament, on arriverait à un chiffre assez bas dans Québec.

A S S U R A N C E S

Pour chaque groupe, la statistique donne les renseignements suivants que nous citons pour la province de Québec, à titre d'exemple:

Coverage (1)	Policy year (2)	Private cars insured (3)	Earned premiums (4)	No. of claims incurred (5)
Injuries to Persons and	1945	45,232	\$2764802	9925
	1946	71,586	4545407	17625
	1947	82,654	5253794	18475
Damage to Property	1948	92,446	5861365	21481
	1949	95,778	6085050	24048

Ratio of losses and Expenses to premiums earned (6)	Indicated % adjusted of rate level (7)	Claim Frequency (8)	Average Cost of Claim (9)
95	— 9	21.9	139
92	— 15	24.5	122
97	— 5	22.4	149
107	+ 13	23.2	170
109	+ 16	25.1	162

75

Il ressort de ces chiffres que le nombre des voitures assurées dans le cas des dommages corporels et matériels aux tiers a beaucoup augmenté depuis 1946. Par contre, le pourcentage des voitures assurées aux automobiles en circulation reste faible, comme l'indique la statistique suivante extraite de l'*Annuaire statistique du Canada*, en regard des chiffres de la *Statistical Agency*.¹

	Autos assurées (camions)	Autos en circulation (autos particulières)	%
1946	27,236	255,172	38
1947	32,211	296,547	39
1948	37,357	335,953	39
1949	36,176	95,778	

¹ Les bases d'établissement étant différentes, ces chiffres présentent une marge d'erreur. Nous les avons cités quand même parce que nous croyons que, malgré cela, ils peuvent être utiles.

76

Ce très faible pourcentage des voitures assurées aux automobiles en circulation explique, en bonne partie, croyons-nous, le rapport très élevé des sinistres aux primes, dans la province de Québec. Parce que les mauvais risques ne sont pas suffisamment noyés dans un nombre suffisamment élevé de bons, les résultats d'ensemble sont mauvais. Ils le resteront tant que par des mesures assez rigides et assez bien appliquées, on n'aura pas permis à la loi des grands nombres de jouer avec toute son efficacité. Ailleurs, c'est-à-dire, partout où d'une manière quelconque, on a forcé les usagers de la route à s'assurer, on a immédiatement atteint à un rapport plus élevé et à des résultats bien meilleurs. En utilisant les chiffres de la *Statistical Agency* et de l'*Annuaire Statistique*, pour l'Ontario, le Manitoba et la Colombie-Britannique, voici, par exemple, ce que l'on constate pour les voitures assurées par rapport aux autos en circulation en 1948:

	%
Ontario	60
Manitoba	69
Colombie-Britannique	70

Dans ces trois provinces, existe une loi de solvabilité financière qui, incite l'usager de la route à s'assurer. Et ainsi, sans coercition véritable, mais en convainquant celui-ci de l'avantage qu'il y a à se garantir contre les risques d'accident, on obtient le résultat recherché, à savoir que le plus grand nombre possible d'automobiles soient assurées.

c) *Des tarifs comparatifs de Québec et des autres provinces du Canada.*

Dans la province de Québec, l'assurance coûte beaucoup plus cher que dans les autres provinces du Canada. Pour qu'on en juge, voici quelques chiffres extraits du tarif de la C.U.A. et de celui de Lloyd's. Ils ont trait à une voiture Buick 1950, modèle Super 50, utilisée pour affaires et promenade dans diverses villes du Canada:

ASSURANCES

	Dommages corporels et matériels		Incendie et vol	
	C.U.A.	Lloyd's	C.U.A.	Lloyd's
Québec	91.	81.90	11.00	10.00
Toronto... ..	47.	45.00	9.50	10.25
Winnipeg	40.	36.00	7.25	6.55
Calgary	34.	30.50	8.55	9.50
Regina	13.	11.50	9.00	8.10
Vancouver	44.	40.50	15.00	13.50
St-Jean, N.B.	35.	31.50	11.50	10.35
Halifax	26.	23.50	10.50	9.45
St-Jean, T.	35.		20.65	

77

La différence de prime paraît énorme entre Montréal et Toronto, par exemple, où les conditions semblent à peu près identiques, au premier examen. Si elle ne se justifie pas complètement, elle s'explique partiellement par les faits suivants : —

1° — dans la province de Québec, l'automobiliste est responsable de sa faute envers les personnes transportées à titre gratuit, tandis que dans la province d'Ontario, il ne l'est pas, si l'accident a lieu sur les grandes routes. Cela supprime immédiatement un certain nombre de réclamations coûteuses, auxquelles il est difficile d'échapper. Le tarif estime à sept dollars la différence de prime avec ou sans la garantie des personnes transportées. Il s'agit d'un chiffre arbitraire qui n'a pas été modifié avec la hausse générale du tarif, mais qui tient compte d'un fait;

2° — dans la province de Québec, une grande partie des voitures particulières circule dans les villes de Québec et de Montréal et dans leur périphérie, plus exactement soixante pour cent. Or, il y a, à Montréal et à Québec, un encombrement presque constant, très propice aux accidents et, en hiver, de brusques sautes de température qui rendent les côtes dangereuses. Par contre, dans la province d'Ontario, il n'y a dans les trois villes d'Hamilton, Toronto et Windsor, qu'environ trente pour cent des automobiles qui

circulent dans toute la province. De ce fait, la répartition des risques est meilleure dans l'ensemble;

3° — le climat est meilleur et le sol moins accidenté dans la partie de l'Ontario où se trouvent le plus grand nombre des automobiles;

78 4° — le nombre d'automobiles assurées dans la province d'Ontario est beaucoup plus élevé que dans la province de Québec. D'où une meilleure répartition des risques: la loi des grands nombres jouant plus librement, le rapport des sinistres aux primes est meilleur, bien que le tarif soit beaucoup moins élevé;

5° — les lois de la circulation sont plus sévères, mieux appliquées et mieux observées. La loi de solvabilité financière a, en particulier, de très heureux effets, comme nous l'avons déjà signalé.



Le tarif comparatif, que nous avons donné précédemment, est basé sur des statistiques de la *Statistical Agency* que nous croyons sérieusement établies¹. Rend-il exactement la situation dans la province de Québec, cependant? Nous n'en savons rien et nous ne le saurons, croyons-nous, que si un jour, le gouvernement provincial donne au surintendant des Assurances les pouvoirs nécessaires pour vérifier l'exactitude des chiffres versés au dossier et l'application qu'on en fait. En écrivant cela, nous ne voulons pas attaquer la bonne foi de la C.U.A., ni les méthodes suivies par elle, mais il nous semble que le « Ratio of Losses and Expenses Incurred to Premiums Earned » est susceptible d'interprétations très favorables aux assureurs. Nous serions curieux de savoir, par exemple, comment jouent les mêmes facteurs dans l'Alberta et la Saskatchewan où la concurrence de

¹ Avec le décalage et les restrictions dont nous avons parlé précédemment.

l'Etat est très forte, ou dans l'Ontario où le contrôle du surintendant des Assurances est très serré. Nous ne souhaitons pas que la province de Québec pénètre dans le domaine des assurances en concurrent libéré de toute contrainte et des charges ordinaires de l'initiative privée, mais si le surintendant des Assurances exerçait les mêmes pouvoirs que dans la province d'Ontario, nous aurions la satisfaction de savoir que le tarif tient compte exactement des primes, des sinistres et des frais véritablement applicables à la province.



Quelles que soient les fonctions accordées au surintendant des Assurances, celui-ci ne pourrait accomplir des miracles. C'est surtout par une plus grande sévérité dans l'octroi des permis et dans l'application des règlements de la route qu'on obtiendrait des résultats justifiant une réduction sensible des tarifs d'assurance-automobile. C'est aussi par des lois plus sévères et mieux adaptées aux besoins de la circulation.¹ Nous pensons, en particulier, à la loi de solvabilité financière, qui partout où elle a été appliquée a donné les meilleurs résultats. Le premier et le plus efficace, c'est qu'elle a supprimé de la route un nombre considérable de chauffeurs maladroits ou imprudents. Au point de vue de l'assurance, elle a permis de rétablir l'équilibre entre les bons et les mauvais risques, de diminuer le coût moyen des sinistres et, partant, d'avoir des tarifs plus bas. Il n'y a pas de raison que la même mesure ne donne les mêmes résultats dans la province de Québec, si elle est appliquée de la même manière.

¹ Nous tenons à signaler ici l'effort que les magistrats de police font actuellement pour libérer la route des chauffeurs imprudents, casse-cou ou criminels. Pour peu qu'ils continuent et que les autorités les appuient, on obtiendra avant longtemps un premier résultat. Il appartiendra au législateur de rendre les lois de la route plus sévères et au politicien de ne pas empêcher qu'on les applique dans toute leur rigueur.

III — Les assurances collectives.

80 Le tarif de la Canadian Underwriters' Association reconnaît la possibilité de grouper en une même police les automobiles appartenant à une même personne ou à une firme particulière. Il exige cependant un minimum de cinq voitures pour accorder une réduction variable suivant le nombre d'automobiles assurées, la fréquence et l'importance des sinistres. Chaque garantie est étudiée et cotée séparément. Quant à la réduction, elle peut atteindre jusqu'à cinquante pour cent lorsque le nombre de voitures est assez grand, lorsque le dossier est bon ou, enfin, lorsque la concurrence l'exige. Celle-ci provient, soit des compagnies indépendantes, soit de Lloyd's London.

La Canadian Underwriters' Association n'accepte pas que les voitures employées pour le compte de l'assuré, mais appartenant à des tiers, soient comprises dans la police collective. Règle générale, les compagnies indépendantes ne se prêtent pas à cette pratique très répandue, il y a quelques années, et qui avait donné lieu à des abus. Lloyd's London permet cependant la formation d'un groupe d'employés dans une même entreprise, à qui l'on accorde pour des polices individuelles une réduction de vingt-cinq pour cent lorsque le groupe réunit au moins vingt-cinq personnes. C'est le cas des employés d'une municipalité ou des gouvernements provinciaux et fédéraux, des banques ou des sociétés privées quelconques. Il existe également d'autres ententes qui permettent aux membres de certains clubs, de certaines associations, de certains groupement professionnels comme les médecins, avocats, ingénieurs et experts-comptables de bénéficier de réductions variant de quinze à vingt-cinq pour cent, suivant le cas. Tout cela constitue un secteur privilégié qui atteint une certaine importance. Il se justifie difficilement, puisque ailleurs, dans la province d'Ontario par exemple, la loi défend que

certaines catégories d'assurés soient mieux traitées que d'autres. Il semble que ce soit bien ainsi, puisque l'assurance a pour objet de traiter chaque risque suivant le danger qu'il présente. En soi, le fait d'appartenir à un groupement professionnel ou à un club ne change pas le risque et ne devrait pas donner lieu à un traitement privilégié. Seul, devrait intervenir le dossier personnel. Et ainsi, on reviendrait à une tarification plus logique, déjà appliquée d'ailleurs, mais écartée trop facilement sous le prétexte qu'elle donnait lieu à des abus. Comme nous le notons ailleurs, il aurait été si simple au lieu d'agir ainsi, de donner plus d'attention à l'étude du dossier de chacun.¹

¹Voici comment on a procédé dans le passé. Selon que l'assuré n'avait pas eu de sinistre depuis un, deux ou trois ans, il avait droit à une réduction de dix, quinze ou vingt pour cent pour la partie de la prime ayant trait aux dommages aux tiers et à l'auto garantie, c'est-à-dire la plus grande partie de la prime. Cette manière de procéder était équitable puisqu'elle permettait de faire une différence entre celui qui avait eu ou qui n'avait pas eu de sinistre durant trois ans. Ainsi, étaient notées la prudence, l'adresse ou la chance de l'assuré, facteurs dont l'assureur a le droit de reconnaître la valeur en accordant une bonification. Parce que l'assuré ne voulait pas perdre l'avantage qu'on lui donnait, l'assureur obtenait sa collaboration et ainsi, l'assuré était amené à coopérer pleinement. À côté de ces avantages, cette modalité avait quelques inconvénients et c'est parce qu'ils visaient l'assureur que celui-ci l'a mise de côté. Le premier, c'est que l'assuré pour ne pas nuire à son dossier ne déclarait pas toujours les petits sinistres, en se disant: « ce ne sera rien ! » Souvent, par la suite, en se rendant compte que le sinistré réclamait, l'assuré passait le paquet à l'assureur en disant simplement: « je croyais qu'on ne réclamerait pas ». Et l'assureur se voyait forcé de verser une somme plus élevée qu'il ne l'aurait fait s'il avait pu faire enquête à temps. L'autre inconvénient, plus grave, c'est qu'en remplissant la proposition d'assurance, l'assuré oubliait généralement de déclarer les sinistres antérieurs, soit qu'il les ait vraiment oubliés, soit que l'assureur ne l'ait pas tenu au courant du règlement, soit que l'assuré ait fait une fausse déclaration. Dans les trois cas, théoriquement, l'assureur était libéré du contrat par l'inexactitude de la réponse, mais comme il ne voulait pas invoquer le fait, sauf dans les cas de fraude ou de mauvaise foi, chose assez rare, en somme, il avait l'impression d'être lésé et de voir faussés des tarifs établis arbitrairement, mais en toute bonne foi. Il aurait été si simple, comme nous le notons ailleurs: a) de n'accorder la réduction à l'assuré qu'après avoir eu son risque durant trois ans, ce qui aurait été un facteur de stabilité pour les affaires en portefeuille; b) ou, si on voulait l'accorder sans cette restriction, d'exiger le nom de l'ex-assureur dans le cas d'une nouvelle affaire. Ainsi, on aurait pu avoir le dossier et accorder ou refuser la réduction en connaissance de cause. Autrement, il était impossible de contrôler les allées et venues d'un assureur à l'autre, chose que l'assureur, être humain, ne peut considérer d'un œil indifférent.