

## Y-aurait-il au Canada des adeptes de l'assurance automobile au mille ?

René Callès

Volume 30, Number 2, 1962

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103451ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103451ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Callès, R. (1962). Y-aurait-il au Canada des adeptes de l'assurance automobile au mille ? *Assurances*, 30(2), 108–110. <https://doi.org/10.7202/1103451ar>

## Y-aurait-il au Canada des adeptes de l'assurance automobile au mille ?

*par*

RENÉ CALLÈS

108

Dans un article précédent nous avons parlé du peu de réalisme de la tarification dans le domaine de l'assurance automobile. Or, voici que le 1er avril dernier, de nouvelles méthodes de tarifications furent introduites. Notre première réaction lorsque nous avons appris qu'une réduction de 5 pour cent serait dorénavant accordée dans le cas de certaines catégories lorsque l'assuré n'utilise pas sa voiture pour se rendre à son travail ou s'il l'utilise, lorsque la distance séparant son domicile de son lieu de travail est inférieure à dix milles, fut un haussement d'épaules. Tout porte à croire que beaucoup d'assureurs ont réagi de la même façon car un grand nombre d'entre eux, sinon la majorité, accordent la réduction de 5% sans se préoccuper de la distance que parcourt l'assuré lorsqu'il utilise sa voiture pour se déplacer de sa résidence à son lieu de travail.

Cependant, après y avoir réfléchi nous nous sommes réjouis de la chose puisque cela marque l'introduction dans la tarification d'un deuxième facteur relié au nombre de milles parcourus par l'automobiliste. Cela n'a pas pour effet de simplifier la tarification, mais le temps n'est pas très loin où, à force d'ajouter des complications on ne s'y comprendra plus et il sera alors à ce moment-là nécessaire de refaire et de repenser la tarification. Nous espérons que la notion de distance parcourue en sera l'un des facteurs prédominants.

Étant donné que la principale objection à ce facteur de tarification est le manque de contrôle<sup>1</sup> des assureurs, il ne serait pas utopique de croire que les deux facteurs inhérents au nombre de milles parcourus, introduits jusqu'ici, sont expérimentaux et que l'on veuille répandre l'idée, tout en procédant graduellement.

Les assureurs savent que l'attention du public s'éveille de plus en plus en matière d'assurance. Cependant, peut-être pensent-ils que cet éveil ne se manifeste que pour l'indemnité ? Il ne faut pas oublier que l'automobiliste veut savoir comment se justifie la prime de l'assurance de sa voiture et quels sont les facteurs qui servent à la déterminer. Il faut, par conséquent, que la tarification soit équitable tout en étant quand même assez simple. Actuellement, que pouvons-nous répondre à un automobiliste, utilisant sa voiture pour des fins d'affaires et laissant occasionnellement conduire son fils âgé de moins de 25 ans, qui nous demande quelle sera la majoration de prime parce qu'il vient d'avoir un accident ? Comme il sait très bien que sa prime est plus élevée parce que son fils conduit, si nous lui disons qu'elle sera majorée de 35%, il cherchera à savoir pour quelle raison le supplément exigé pour que son fils conduise, sera lui aussi majoré de 35%. C'est lui qui a eu l'accident et non son fils. Si c'est le fils qui doit payer la différence, comme cela se produit dans beaucoup de cas, ce dernier se demandera pourquoi il paye lui aussi plus cher parce que son père a eu un accident.

Après avoir décrit ce cas, nous référons le lecteur à ceux que nous avons présentés dans un article paru dans le numéro de janvier 1962 de cette revue, afin d'insister une fois de plus sur le mécontentement du public, en général, dans le domaine de l'assurance automobile et principalement à propos de l'application des tarifs.

---

<sup>1</sup> Les assureurs ne voudront probablement pas introduire au Canada un système à compteur scellé, comme cela existe dans d'autres pays.

110 En terminant, nous voudrions afficher notre optimisme. Les mesures adoptées le 1er avril dernier ont permis d'introduire non seulement un deuxième facteur de millage, comme nous l'avons vu plus haut, mais, chose plus significative, elles ont permis de ne pas pénaliser l'automobiliste si l'assureur verse une indemnité en vertu de l'assurance contre la collision, lorsque la voiture a été endommagée par un conducteur inconnu, pourvu que la chose soit rapportée aux autorités policières dès qu'elle est constatée. Serait-ce là une preuve tangible de rendre la tarification plus équitable? Pour notre part, nous nous réjouissons de voir que les deux améliorations indiquées ci-dessus corrigent deux anomalies soulignées dans notre article paru dans le numéro de janvier dernier, à savoir un tarif pour l'automobiliste qui demeure à 30 milles de Montréal et qui utilise sa voiture pour y travailler, inférieur à celui de l'automobiliste qui demeure à Montréal et qui ne se sert pas de sa voiture pour se rendre à son lieu de travail et l'injustice créée en pénalisant un automobiliste pour un accident dont la responsabilité ne lui est pas imputable.

---

**Législation relative aux assurances sur la vie dans la province de Québec.** Stone & Cox Limited, 539 King Street West, Toronto. Prix: \$3.00.

La Maison Stone & Cox de Toronto nous apporte un excellent recueil des lois de la province de Québec et du gouvernement fédéral qui régissent les affaires d'assurance vie au Canada. On y trouve des extraits de beaucoup de textes — du Code civil à la loi des maris et des parents, du Code de procédure civile aux lois qui concernent la faillite, la curatelle publique, etc. Tout cela s'accompagne de commentaires et de jugements qui ont porté sur certains points particuliers. Il y a là un excellent instrument de travail.