

Propos sur l'assurance automobile

Gérard Parizeau

Volume 31, Number 3, 1963

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103484ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103484ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, G. (1963). Propos sur l'assurance automobile. *Assurances*, 31(3), 133–154. <https://doi.org/10.7202/1103484ar>

Article abstract

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

ASSURANCES

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique
de l'assurance au Canada

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numéraire
et l'envoi comme objet de la deuxième classe de la présente publication.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Prix au Canada :
L'abonnement : \$2.50
Le numéro : - \$0.75

Directeur : GÉRARD PARIZEAU

Administration :
Ch. 216
410, rue Saint-Nicolas
Montréal

31 année

Montréal, Octobre 1963

No 3

133

Propos sur l'assurance automobile

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

par

GÉRARD PARIZEAU

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'État 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.

134

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	Expertise de l'assureur	Prix accepté par le garage
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.¹

¹Où qu'on se dit: demandons davantage pour avoir moins.

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 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'État 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.

135

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 reparaître 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;

136

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 paye", 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.

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

137

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.

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. Dom-mages 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 auto-mobiles 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.

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 déclarations 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'automobiles le soin de régler le cas en répartissant le coût — réduit d'ailleurs selon les dispositions de la loi — entre tous les assureurs.

139

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

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.

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 \$35,000.¹

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;

¹ 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.

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.

141

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 1^{er} janvier généralement. Le recueil de la *Statistical Agency* analyse les résultats de chaque province et de chacune des régions 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;

¹ De la Canadian Underwriters' Association Statistical Agency.

- v) Le Nord et le Nord-est de Québec;
- vi) Le reste de la province, y compris la Gaspésie.

142

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 demanderont, semble-t-il, 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:

143

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 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:

A S S U R A N C E S

		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					
144	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

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 semblent-ils pourquoi l'assurance des ruraux causent de sérieux ennuis à ceux qui en traitent.

A S S U R A N C E S

Et suivant la marque de la voiture: ¹

	Collision ² (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, l'endroit et le dossier.

145



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?

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 moyenne ³	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

¹ Pour les dommages aux tiers, la prime est la même pour un même usage, une même région et un même dossier.

² Aucun accident depuis trois ans. Usage de promenade.

³ Basée sur le tarif de la C.U.A.S.A. — 1962, en divisant les primes acquises par le nombre d'automobiles assurées.

A S S U R A N C E S

mieux voir le problème. Peut-être y trouvera-t-on également des éléments de justification ².

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

146 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.	\$387.	\$375.	\$342.

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

¹ 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.

² Agriculteurs exclus.

³ 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.

A S S U R A N C E S

	Neuf provinces	Québec	Ontario	Alberta
a) Coût des accidents	\$111,939,000.	\$37,442,000.	\$46,736,000.	\$5,880,000.
b) Montant des primes	\$153,508,000.	\$52,055,000.	\$60,351,000.	\$8,484,000.
Pourcentage de a) à b)	72.9%	71.9%	77.6%	69.3%

Il ressort de ces quatre tableaux: ¹

147

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

¹ Destinés tout au plus à donner une tendance.

² Dommages corporels et matériels.

A S S U R A N C E S

respectivement 71.9% (Québec) et 69.3% (Alberta). Et cela bien qu'on y paie 2.27 fois la prime moyenne de l'Alberta.¹ 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.

148 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.

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	\$106,430,000	\$118,430,000.
Sinistres réglés ou en voie de règlement	65,151,000.	80,831,000.
Rapport en %	61.2	68.25

¹ Ajoutons à ce qui précède que la fréquence des sinistres a été comme suit dans les deux provinces depuis 1958, dans les 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'applique 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.

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. Au-delà de cela, il ne faudrait pas invoquer de mauvais résultats, car il y aurait une excessive prudence qui fausserait les résultats d'ensemble;¹

149

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.

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.

150

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 libre 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'État fédéral et les provinces; mais il semble que le surintendant des Assurances fédéral 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'État. 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'État de New-York par exemple, a dû faire et c'est que nous devrions faire nous-même si nous décidions d'avoir l'assurance obligatoire.

151

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 ¹ qui explique pourquoi le coût de l'assurance automobile est si élevé.

152

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

¹ Ailleurs, on va encore plus loin. En Colombie britannique et en Saskatchewan, par exemple, aucune voiture ne peut être vendue sans ceinture de sécurité. *Financial Post*, 22 octobre 1963.

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.

153

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 œuvres 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'assu-

rance, le tarif ne peut qu'augmenter. Et qu'on ne s'imagine pas que l'État empêchera quoique 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.