

## Pour une rationalisation provinciale de l'assurance automobile

Michel Parizeau

Volume 33, Number 3, 1965

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1103552ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1103552ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Parizeau, M. (1965). Pour une rationalisation provinciale de l'assurance automobile. *Assurances*, 33(3), 201–206. <https://doi.org/10.7202/1103552ar>

# Pour une rationalisation provinciale de l'assurance automobile.<sup>1</sup>

*par*

MICHEL PARIZEAU

L'étude de ce domaine si important pour la vie sociale et économique que constitue l'assurance automobile dans la province, révèle une situation assez étonnante où les parties en jeu sont toutes insatisfaites, mais pour des raisons complètement différentes.

201

D'un côté, les assurés sont mécontents de la complexité et de la lenteur des rouages ainsi que du niveau des primes, alors que les syndicats ouvriers réclament l'étatisation pour éliminer les profits exorbitants que, prétendent-ils, les assureurs font au détriment des gagne-petit.

De l'autre côté, les assureurs eux-mêmes se plaignent à qui veut les entendre qu'ils subissent des pertes considérables d'année en année et que les majorations mises en vigueur sont amplement justifiées de même que les mesures de plus en plus restrictives qu'ils utilisent dans l'acceptation des risques.

Entre les deux, les courtiers considèrent que les diminutions de commissions imposées par les assureurs et les difficultés grandissantes rencontrées dans les négociations avec ces derniers, ne leur permettent plus d'accorder au public la qualité de service qu'ils jugent nécessaire.

Enfin, les autorités provinciales qui ont la responsabilité de voir à ce que les assurés soient bien protégés, que les victimes soient convenablement indemnisées et que les assureurs québécois puissent se développer sainement, sont quelque peu inquiètes devant la montée en flèche du nombre

---

<sup>1</sup> Cet article est extrait du numéro spécial consacré aux assurances par "Le Devoir", le 29 septembre 1965.

des accidents ainsi que devant les pertes subies et les difficultés financières de plusieurs compagnies relevant du contrôle provincial.

202 Manifestement, il importe de mettre de l'ordre dans tout cela. Si la situation était récente, on pourrait alors croire qu'il ne s'agirait que d'un problème temporaire suscité par les transformations rapides de la société et de l'économie québécoises, problème auquel les assureurs verraient rapidement à faire face en trouvant une solution satisfaisante. Mais quand on analyse la situation d'un peu plus près, on se rend compte que le malaise règne depuis près de dix ans et que malgré les subtilités insérées périodiquement dans l'établissement de la tarification, les assureurs n'ont fait qu'appliquer une politique à très court terme, redressant les tarifs lorsque les résultats n'étaient pas satisfaisants pour les diminuer lorsque la pression de la concurrence devenait un peu vive; sans se rendre compte qu'à la longue, cette façon de procéder ne pouvait leur apporter que des résultats très aléatoires et entraîner en même temps un mécontentement grandissant chez les assurés.

Comment expliquer qu'un domaine aussi important soit encore mené avec des méthodes que plusieurs qualifient de désuètes et qui assurément n'ont pas subi le rythme d'adaptation rencontré dans les autres secteurs de l'économie ? Pour répondre à cette question et pour entrevoir une lueur de solution, il faut bien saisir ce qui suit :

a) Au-delà de deux cents compagnies se disputent dans la province un chiffre d'affaires insuffisant pour permettre à la plupart d'équilibrer leur portefeuille et de maintenir leurs frais d'administration à un niveau raisonnable.

b) Parmi ces compagnies, certaines (surtout les compagnies étrangères) ont des ressources financières considéra-

bles qui leur permettent de faire face à des résultats techniques défavorables grâce à leurs revenus d'investissement, ce qui n'est pas le cas des compagnies québécoises.

c) Ces dernières occupent individuellement un rang élevé parmi les souscripteurs de polices automobile dans la province mais sont peu importantes quant aux affaires d'assurance totales pour l'ensemble du pays.

d) Il n'existe aucune association provinciale qui groupe les assureurs opérant dans le Québec.

203

e) Les décisions quant à l'établissement de la tarification sont prises à l'échelon national, là où les compagnies québécoises ont peu à dire malgré le dynamisme déployé par certains de leurs dirigeants.

f) Les statistiques de primes et de sinistres sont compilées à Toronto sans qu'il soit possible ici d'en vérifier l'exactitude ou l'interprétation.

g) La situation toute particulière du Québec (fréquence plus considérable des sinistres, niveau plus élevé des primes, statut particulier des courtiers, formule de garantie différente notamment en ce qui a trait au risque du passager, financement particulier du fonds d'indemnisation, position plus forte des assureurs québécois en proportion du volume total, etc.) est réglée essentiellement par des assureurs dont le siège social ou les activités principales sont situés en dehors du Québec et dont le chiffre d'affaires dans la province ne justifie pas leur nette prépondérance.

h) Les actuaires et statisticiens ne sont pratiquement pas utilisés sauf pour des travaux se rattachant bien davantage à la compilation de chiffres. Quant à la recherche, elle est à peu près inexistante.

En somme, comment espérer davantage lorsque pour avancer dans la voie de l'amélioration, il faut tenir compte

de l'attitude propre de centaines de compagnies aux intérêts souvent divergents, jauger et agencer des problèmes particuliers des différentes régions canadiennes, tout en subissant les lois d'assurance et le contrôle des diverses provinces et du gouvernement fédéral, se débrouiller avec la loi sur les cartels, et tout cela dans un esprit de profond pragmatisme où il n'y a que peu de place pour la technique vraiment scientifique ?

204

Manifestement, les cadres établis ne correspondent plus aux exigences contemporaines et il est grand temps que nos dirigeants de compagnies d'assurance s'en rendent compte. La formation du Bureau d'Assurance du Canada que certains ont présenté comme la grande panacée, ne constitue au fond qu'un élargissement de ce qui existait déjà avec la Canadian Underwriters' Association. On discute maintenant avec un plus grand nombre de membres, voilà tout. Après plus d'une année d'existence, cette nouvelle association n'a pas encore trouvé le moyen d'engager un personnel permanent ni de commanditer de véritables travaux de recherches. Le dévouement de certains de ses administrateurs est admirable mais il semble quelque peu stérile, sauf si l'on considère le travail effectué aujourd'hui comme une étape vers une orientation beaucoup plus sérieuse.

Or, nous ne voyons pas comment l'évolution vers une telle étape, à l'échelon national, pourrait se faire avec la rapidité voulue quand on comprend que les questions de tarification et de contrats relèvent essentiellement de la compétence provinciale, compétence que le Québec n'a sûrement pas l'intention d'abandonner; et quand on connaît l'esprit de ceux qui à toute fin pratique mènent le Bureau d'Assurance du Canada.

La solution n'est pas là. Pour leur part, les tenants de l'étatisation sont certains d'avoir trouvé la réponse. Ils oublient cependant que l'étatisation (du moins dans notre so-

ciété actuelle) n'est qu'un moyen qui ne doit être utilisé que dans la mesure où il apporte une amélioration de la situation pour le public.

Or, croit-on vraiment que le gouvernement provincial est en mesure de se charger d'une telle tâche, au moment où la Commission des accidents du travail n'est pas encore suffisamment outillée pour s'occuper des secteurs qui demeurent en dehors de l'application de la loi en attendant la sanction des amendements récents; où les rouages de l'assurance hospitalisation ne sont pas encore complètement rodés; où la province va s'engager dans le régime des rentes; où le service du surintendant des assurances est plongé dans un important travail de contrôle et d'études; où le ministère des transports et communications est encore au stade préliminaire dans l'étude des causes de la fréquence anormale des sinistres automobile; où enfin les cadres d'un véritable centre de statistiques et de recherches ne sont même pas encore élaborés ?

205

Qu'éventuellement l'étatisation permette d'en arriver à des résultats intéressants tant au niveau des primes qu'au niveau du processus, la chose mériterait sûrement d'être étudiée à fond. Mais son application immédiate, sans études préalables et sans étapes intermédiaires, risquerait fortement d'empirer considérablement la situation, de créer un problème politique d'envergure et d'entraîner la disparition de la plupart des compagnies québécoises dont les affaires dépendent beaucoup trop encore du secteur automobile.

Cela ne veut pas dire que l'on doit laisser l'entreprise privée continuer à opérer dans la demi-pagaille actuelle. Il nous paraît indispensable et urgent qu'à défaut par les assureurs de saisir la nécessité de se grouper en association provinciale, de former un véritable centre de statistiques, de tarification et de recherches, avec un personnel spécialisé bien formé et bien rémunéré, qui se penche véritablement sur le

problème en fonction des besoins et des caractéristiques du Québec, qui collabore étroitement avec le surintendant des assurances et les ministères intéressés, alors les autorités provinciales devraient prendre l'initiative de la formation d'un tel centre auquel tous les assureurs seraient tenus d'appartenir et qui fonctionnerait sous un étroit droit de regard gouvernemental.

206

L'aspect coercitif de ce projet (qui d'ailleurs ne constituerait pas un précédent, plusieurs États américains et d'autres pays ayant des organismes beaucoup plus sévères où le gouvernement est omnipuissant) répugnerait sans doute à plusieurs mais il faut comprendre que l'État doit intervenir lorsque l'entreprise privée néglige de faire face aux responsabilités qui lui incombent.

Nous souhaitons que les dirigeants de compagnies d'assurance (surtout ceux des compagnies québécoises qui ont là l'occasion de faire preuve d'un véritable "leadership") comprennent enfin que le Canada de 1965 n'est plus celui d'il y a dix ans, que l'assurance doit suivre le rythme d'adaptation que la vie moderne nous impose à tous, et que le Québec, dans ce domaine comme ailleurs, ne se contentera plus de suivre béatement les directives dictées ailleurs par des gens qui n'en connaissent pas les problèmes.

Et de grâce, qu'on ne nous taxe pas de séparatisme pour autant ! la réponse serait trop facile. Il ne s'agit pas de se retirer du Bureau d'Assurance du Canada mais tout simplement de se rendre compte que cet organisme ne pourra pas vraiment faire autre chose que ce qu'il s'est donné à l'origine comme mandat : activer et rationaliser la discussion. Que l'on discute de problèmes communs à l'échelon national, nous en sommes. Mais que l'on saisisse une fois pour toutes que dans les circonstances le travail vraiment sérieux, en profondeur, ne peut s'effectuer qu'à l'échelon provincial.